

## Parte 3 : Los espacios marítimos: enfoque geoestratégico

El 73% de la superficie del globo se cubren de mares y océanos. Desempeñan un papel geoestratégico mayor. Estos espacios son, a la vez, lugares de intercambio y lugares donde los Estados afirman su potencia.

**Problemática: ¿En qué medida la globalización ha hecho de los mares y océanos espacios estratégicos?**

### I. Espacios en el centro de la globalización

#### A. Un espacio que concentra los flujos

**Los espacios marítimos permiten la puesta en relación del mundo.** La mayoría de los flujos transcontinentales de mercancías (88%) transitan por los espacios marítimos. Este tráfico se hace esencialmente con **contenedores dispuestos sobre buques porta-contenedores**. El tráfico fue multiplicado por 7 en veinte años. Los hidrocarburos son transportados por petroleros y metaneros (gas).

**Los flujos de emigrantes también son considerables.** En los países del Sur, en particular, en Indonesia o en el golfo de Guinea, el transporte marítimo de pasajeros sigue siendo importante. A eso se añaden los flujos de emigrantes legales e ilegales en el Mediterráneo y los transportes turísticos con el desarrollo de los cruceros en el Mediterráneo o en el Caribe.

**Otras redes cruzan también los océanos:**

- oleoductos y gaseoductos (el que hay entre Argelia e Italia).
- redes de cables de Internet

#### B. Las fachadas marítimas: centros de impulsión reforzados por la globalización

**Las rutas marítimas presentan un interés geoeconómico evidente.** La globalización dio un papel principal a las fachadas marítimas concentrando hombres y actividades. **Fachada marítima: litoral que concentra un gran número de ciudades portuarias abiertas a los intercambios mundiales y en relación con el interior del país.** (Esquema)

Las principales fachadas marítimas son las del Asia oriental, de América del Noreste y la Europa del Oeste (Northern range). Enormes puertos a contenedores se afirman en estas fachadas marítimas. Se cuenta una decena de puertos en el mundo que superan los 200 millones de toneladas de tráfico al año, ocho de los cuales están en Asia oriental (Singapur, Hong Kong).

#### C. Rutas marítimas privilegiadas

**Carreteras invisibles pero reales conectan estas grandes fachadas** dibujando

Un anillo marítimo entre los polos de la Triada. Numerosas carreteras secundarias se añaden. 50.000 buques transportan anualmente más de 8 miles millones de toneladas de carga. En este contexto, los 33 países que no disponen de costa tienen dificultades para integrarse en la globalización.

**Estas rutas marítimas, esenciales al funcionamiento de la globalización utilizan puntos de paso obligados,** por razones de costes o geografía.

Algunos de estos puntos de paso son naturales: son los estrechos (Gibraltar entre el Atlántico, Malaca, Ormuz). Otros son artificiales: son los grandes canales

transoceánicos de Suez o Panamá. Existen verdaderos riesgos de colisión, piratería o bloqueo vinculado a un conflicto.

## II Espacios ricos en recursos

### **A- Recursos pesqueros**

Cada año se pesca cerca de 100 millones de toneladas de peces y crustáceos. 60 millones de toneladas proceden de la acuicultura. Representan una parte importante de la alimentación del planeta. En un contexto de crecimiento demográfico (se prevén más de 9 miles millones de humanos hacia 2050), esta importancia debería aún aumentar. Las principales zonas de pesca (sobreexplotadas) se localizan frente a la costa occidental de América, al este de Asia, al noroeste de Europa.

### **B - los recursos energéticos y minerales**

Mares y océanos contienen cerca de un 25% de las reservas de petróleo y un 34% de las de gas. Proporcionan actualmente un 30% de la producción de petróleo y un 27% de la producción de gas. Plataformas situadas en alta mar permiten explotar estos yacimientos del lecho marino (en Noruega, en el golfo de México o frente a la costa de Brasil).

Los océanos contienen un 99% de los recursos minerales: oro, cobre, manganeso. Estos metales son indispensables para los productos de alta tecnología.

## III los espacios marítimos, espacios de tensiones

### **A. Afirmar su potencia en la globalización apropiándose los espacios marítimos**

**La importancia de los recursos marítimos hizo aún más necesario un derecho marítimo capaz de regular los litigios.** La Convención de las Naciones

Unidas sobre el Derecho del mar firmada en Montego bay en 1982 entró en vigor en 1994. Distingue:

- sobre las 12 millas marinas desde la costa (1 millas = 1852 metros),

los Estados son plenamente soberanos: es el mar territorial.

- hasta 200 millas marinas, se extiende una zona económica exclusiva (ZEE). El

Estado beneficia los recursos marítimos. Pero debe también garantizar la libre circulación de buques de los otros Estados.

- el resto no es la propiedad de ningún Estado. Es completamente libre.

Son las aguas internacionales o alta mar. La alta mar cubre el 64 % de los océanos, y los extensos grandes fondos se declaran «bienes comunes de la humanidad».

**Los Estados Unidos poseen la ZEE más extensa.** Francia ocupa la segunda posición gracias a su posesión de ultramar. Cada Estado pretende extender su ZEE. Esta verdadera “carrera por el mar” desemboca a veces de mutuo acuerdo en reglamentos, pero genera también tensiones geopolíticas.

Esta apropiación puede generar conflictos cuando Estados tienen las mismas reivindicaciones marítimas: En el Ártico, existen conflictos entre Noruega y Rusia y entre Dinamarca y Canadá.

Es el caso en el Sudeste asiático. En el mar de China meridional, China reivindica espacios

también reclamados por otros Estados vecinos. Se trata de controlar islas que pueden servir de punto de apoyo, como el Spratley o el Paracels, para yacimientos de hidrocarburos.

Argentina y el Reino Unido se disputan las Islas Malvinas.

Se cuentan más de 70 litigios al día de hoy entre países ribereños (riverains) para zonas de pesca, de yacimiento de hidrocarburos o control geopolítico.

## **B. Afirmar su potencia naval contra la piratería y para controlar los puntos de paso estratégico**

Los tráficos de armas, de droga, de emigrantes y la piratería marítima que está favorecida por la debilidad o la crisis de los Estados costeros, han aumentado extraordinariamente desde hace 15 años. Por ejemplo, hay zonas de piratería en la costa de Somalia et de Yemen o en el estrecho de Malacca. Los estrechos y canales transoceánicos están especialmente bajo tensión.

Hoy en día, son los Estados más implicados en la globalización los que ejercen el control y la seguridad de las rutas y de los puntos de paso estratégico porque **La libre navegación es una de las condiciones necesarias para la globalización** Los océanos se militarizaron con, en particular, portaviones y submarinos nucleares.

Sólo diez Estados cuentan con el 84% de la marina de guerra existente en el mundo.

**Los Estados Unidos son la primera potencia marítima militar mundial** con sus 225 000 marines y sus 18 submarinos nucleares. Desempeñan el papel de «policía del océano mundial».

Frente a la dominación americana se asiste al ascenso de grandes países emergentes (China, 5%; India y Brasil)

## **C. Las tensiones medioambientales generadas por la globalización**

**La utilización creciente, o incluso la sobreexplotación de los espacios marítimos plantea cuestiones medioambientales.**

- Mareas negras vinculadas al transporte del petróleo causaron verdaderas catástrofes ecológicas (naufragio de la Erika en Bretaña en 1999).

- Los recursos pesqueros se agotan rápidamente y no se respeta siempre su protección: los japoneses aceptan difícilmente el paro pesquero de ballenas, y los franceses los del bonito rojo.

Numerosas ONG medioambientales se oponen así a la extracción de energías, a la pesca o a la contaminación.

Ejemplo: el caso del Ártico