

LA PLANIFICACIÓN ESPACIAL MARINA: MARCO OPERATIVO PARA CONSERVAR LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA MARINA Y PROMOVER EL USO SOSTENIBLE DEL POTENCIAL ECONÓMICO DE LOS RECURSOS MARINOS

Odalys Aldana Mazorra y Aida C. Hernández-Zanuy

Instituto de Oceanología.
Avenida Primera Número 18406 entre 184 y 186, Playa, La Habana, Cuba.
E.mail: odalys@oceano.inf.cu

INTRODUCCIÓN

Las actividades humanas en muchas zonas del océano se han incrementado significativamente en los últimos años. Los usos tradicionales del océano por el hombre, tales como la pesca, la actividad náutica recreativa, el transporte así como la minería de arena y grava, continúan creciendo en importancia. El desarrollo del petróleo y el gas, también se ha incrementado en las zonas marino costeras y continuará hacia zonas más profundas del mar. La pesca se mantiene a niveles bajos, al menos hasta que no se recuperen las poblaciones existentes, y en áreas más restringidas, debido a las jurisdicciones territoriales y la competencia por el espacio marino.

Los nuevos usos del océano, por ejemplo, la energía marina renovable y la acuicultura en alta mar, competirán con aquellos usos tradicionales del espacio marino. No obstante, las opciones productivas se reducen en los mares debido a la ausencia de políticas marinas, la carencia de procesos de ordenamiento espacial y la no resolución de conflictos entre usuarios y el ambiente.

La adaptación al cambio climático basado en una concepción ecosistémica, partiendo de la planificación del espacio marítimo (PEM) podría dar lugar a que la sociedad obtenga más beneficios de la utilización del medio marino a la par que su diversidad natural estará mejor protegida; por otra parte, la gestión basada en los ecosistemas, a través de la PEM, presupone el mantenimiento de un ecosistema en un ambiente sano, y productivo, condición imprescindible para que pueda proporcionar los bienes y servicios que los seres humanos desean y necesitan (Ehler&Douve,2009).

Para muchos autores, investigadores y planificadores el planeamiento del espacio marino, es la herramienta o vía para conseguir acercarnos a la visión futura de lo que mundialmente se persigue, que no es más que procurar una vida larga, limpia, segura, saludable, y productiva de los océanos.

Es necesario usar el mar por múltiples razones, y para lograr beneficios económicos y sociales, es preciso que sea conservada la integridad de los ecosistemas marinos, y que las actividades desarrolladas en el medio marino costero coexistan sin conflictos antagónicos, mediante una administración consistente que permita que los resultados ambientales ocasionados por actividades diferentes y los impactos acumulativos causados por estas se tengan en cuenta. Los fenómenos y procesos naturales que dominan este espacio físico, unidos a la acción del hombre sobre el medio ambiente, imponen una manera diferente de pensar. Si bien el nuevo régimen de los océanos, que surge como resultado de la Convención sobre el Derecho del Mar en 1984, otorga a los Estados derechos sobre los mares que los rodean, puede afirmarse también que ello les impone obligaciones en relación con su conocimiento y correcta administración.

En casi todos los países la administración pública promueve controles y regulaciones de actuaciones humanas que dan lugar a consecuencias ambientales. Esta actividad es conocida como la Gestión Ambiental, y está sustentada por un cuerpo de leyes y normativas dirigidas a garantizar la administración y el uso racional de los recursos naturales mediante la conservación, mejoramiento, rehabilitación y monitoreo del medio ambiente y el control de la actividad del hombre en esta esfera. En tanto se integran a ella instrumentos planificadores, normativos, educativos, informativos y operativos vinculados a la superestructura social y con gran incidencia sobre la conciencia colectiva.

En la zona del Gran Caribe hay economías donde la producción de petróleo y productos refinados, así como la explotación de minerales, juegan un rol importante. Algunos países han invertido en el desarrollo de productos industriales diferenciados en industria pesada, liviana y maquiladora, mientras que otros se han especializado en el desarrollo de servicios financieros que incluyen plazas financieras offshore y zonas francas. Numerosos países de la región obtienen gran parte de sus ingresos del turismo que depende de ecosistemas marinos y costeros saludables para su supervivencia.

En el área programática A del capítulo 17 de la Agenda 21, uno de los documentos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (Cumbre de la Tierra), celebrada en Río de Janeiro, Brasil en junio de 1992, se plantea que “los estados caribeños se comprometen a proceder a un manejo integrado y a un desarrollo sostenible de la zona costera” y se recomienda al manejo integrado de la zona costera como el instrumento adecuado para dar respuesta a las relaciones entre la sociedad y los medios costeros marinos.

La región del Mar Caribe posee una gran diversidad de estados y culturas, y es también una zona de características geográficas muy particulares. Con un área marina bien delimitada, ella es una clara manifestación de que el mar, lejos de dividir nuestros países, constituye un patrimonio común que une a todas las naciones. Por ello los estados de la región tienen ante sí el desafío del desarrollo sostenible mediante una administración inteligente y mesurada de sus recursos en el presente con el objetivo de garantizar el futuro, o por el contrario enfrentar los graves problemas que les causarían explotarlos irracionalmente. El costo económico, social e incluso político de esto último será siempre incomparablemente superior. Recordemos que, como regla, muchos de los daños que causamos a la naturaleza son irreversibles, así como que cuando hablemos de algo agotado o extinguido lo estaremos haciendo para siempre (García, 2001).

En aras de enfrentar esta compleja problemática, y alcanzar un uso sostenible de los ecosistemas marinos costeros, es oportuno situar en el centro de las prioridades acciones relacionadas con el manejo de estos ecosistemas, dirigidas a ordenar el uso humano de los espacios marinos; dónde, cómo y cuándo permitir la realización de un uso o de diferentes usos. Cómo manejar aquellas áreas donde hay un recurso con varios usos, y cómo lograr que estos recursos se mantengan disponibles a perpetuidad, son los nuevos retos (Aldana, 2014).

La Planificación Espacial Marina constituye una herramienta ideal en el marco actual; sobre las bases del manejo como proceso dinámico y continuo en el cual las decisiones se toman para el uso sostenible, el desarrollo y la protección de las áreas marinas y costeras y sus recursos, orientado a asegurar que las decisiones de todos los sectores implicados sean armonizadas y consistentes en relación con la política de las naciones.

Dadas las características de la región del Gran Caribe, la implementación de la Planificación Espacial Marina constituye una necesidad social, económica y ambiental para lograr la sostenibilidad, sustentabilidad y el uso racional de los bienes y servicios de los ecosistemas de la zona marino costera de la región caribeña. Constituye una herramienta muy útil para ordenar el territorio e implementar el manejo integrado costero como uno de los principios en que se basa la implementación de la Adaptación basada en Ecosistemas.

LA PLANIFICACIÓN ESPACIAL MARINA: UNA PRIORIDAD

Las zonas marino costeras concentran una importante productividad económica y una gran riqueza de recursos naturales. En razón de esta riqueza estas zonas están constantemente sometidas a una fuerte presión por su utilización y explotación con distintos fines, como los urbanísticos pesqueros o incluso como receptoras de vertidos de aguas residuales, entre otros. Ante esta situación los gobiernos de cada país son llamados a crear y aplicar herramientas de ordenamiento y manejo costero, con el fin de velar por la protección efectiva de los mares y, especialmente, de las zonas costeras.

El uso sostenible de los recursos marinos y costeros constituye una oportunidad excepcional para el acercamiento entre las naciones y para el establecimiento de relaciones de cooperación fuertes, duraderas y concretas. Precisamente en ello radica la posibilidad de la contribución del mar y las zonas costeras a la sostenibilidad en la región caribeña. Una firme voluntad política, tanto nacional como internacional, es imprescindible para el objetivo común de lograr una contribución significativa del Mar Caribe y sus costas a la sostenibilidad del desarrollo socioeconómico en la región (García 2001).

La obligación de proteger el medio ambiente marino costero se encuentra contenida en distintos convenios e instrumentos de organismos internacionales. Por ejemplo, en el Capítulo 17 de la Agenda 21 del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) de 1992 (<http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/agenda21sptoc.htm>), se establece textualmente que “se exige a los Estados un nuevo enfoque de la ordenación y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras en los planos nacional, subregional, regional y mundial, que deben ser integrados en su contenido y estar orientados a la previsión y la prevención”

Más recientemente, durante la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible en el 2012, celebrada en Johannesburgo, se creó el Foro Global sobre los Océanos, las Costas y las Islas (FGO). Su objetivo es sentar las bases para la inclusión de la perspectiva de los océanos en la Cumbre, llamando la atención acerca de la importancia económica y social de los océanos, costas y los pequeños estados insulares en desarrollo (PED), así como los graves problemas que les aquejan.

La Convención de Diversidad Biológica promovió la compilación y síntesis de la información disponible con las Partes, otros gobiernos y organizaciones relevantes, de sus experiencias y usos del Planeamiento Espacial Marino, en particular sobre los principios ecológicos, económicos, sociales y enfatizó que el (PEM) tiene el potencial de transformar la forma en la que los océanos son manejados (Secretariat of the Convention on Biological Diversity and the Scientific and Technical Advisory Panel-GEF (2012).

SURGIMIENTO DE LA PLANIFICACIÓN ESPACIAL MARINO, CONCEPTO, PRINCIPIOS Y CONSIDERACIONES

La gobernanza de los mares adyacentes por parte de los países con costas, junto con el mantenimiento de un mar abierto a todos, está parcialmente regulada por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM). En un intento de planeamiento y gestión del uso del mar, dicho tratado aceptó el derecho soberano que poseen los Estados sobre una parte del mar adyacente a sus costas, reconociendo al mismo tiempo, que otra parte del mar y del fondo marino debían ser considerados “patrimonio de la humanidad”; es decir, un espacio compartido por todas las naciones del mundo (Jiménez, 2013).

El Planeamiento Espacial Marino o Planificación Espacial Marina (PEM), tiene sus raíces en las geopolíticas que los Estados han venido ejerciendo sobre los espacios marinos, durante siglos (Jiménez 2013, Aldana 2014). Con este término es reconocido internacionalmente, el por lo general denominado Ordenamiento Espacial Marino (OEM) u Ordenamiento Marino (OM en el ámbito latinoamericano).

Originalmente comenzó como un enfoque de gestión para la conservación de la naturaleza en la Gran Barrera de Arrecifes del Parque Marino Australiano, hace más de 30 años. En los mares más poblados de los países europeos se ha utilizado recientemente como un efectivo proceso para el logro de objetivos múltiples. La implementación del planeamiento del espacio marino para lograr objetivos económicos y medioambientales, se ha extendido rápidamente a países de Europa Occidental y a lugares tan distantes como los Estados Unidos y Vietnam (Ehler y Douvère, 2009).

Durante los últimos años, la PEM ha sido centro de gran interés en todo el mundo, ya que ofrece un marco operativo a los países para mantener su diversidad biológica marina y al mismo tiempo permite el uso sostenible del potencial económico de sus recursos oceánicos. Esencialmente, es una guía que puede hacer que los componentes claves para la gestión

basada en la conservación de la integridad de los ecosistemas presentes en las zonas marino-costeras, se hagan realidad (Ehler y Douvere, 2009).

Concepto

El ordenamiento del espacio marino es una forma práctica de crear y establecer una organización más racional para la utilización del espacio marino y viabilizar interacciones no antagónicas entre sus usos, para equilibrar las demandas requeridas por el desarrollo con la necesidad de proteger los ecosistemas marinos, asegurando su estabilidad, integridad y resiliencia y para lograr los objetivos sociales y económicos de una manera abierta y prevista. Es un proceso público de asignación y análisis de la distribución espacial y temporal de las actividades humanas en las zonas marinas para alcanzar los objetivos ecológicos, económicos y sociales previstos; llevados a cabo a través de un proceso político (Ehler y Douvere, 2009). Este proceso no reemplaza la planificación ni los procesos de implementación sectoriales. Los planes de regulación de pesca y las regulaciones que existen sobre las áreas marinas protegidas, entre otras, siempre deben ser preparados por los sectores encargados de estos temas. El OEM busca acuerdos entre los planes que cada sector desarrolla para un área determinada, pero no participa en desarrollar dichos planes (Jiménez, 2013).

Según Joseph Appiott (2015) de la Secretaria de la Convención de Diversidad Biológica celebrado en Canadá el Planeamiento Espacial Marino (Marine Spatial Planning) o MSP es un marco de planificación que se centra en los requisitos de ordenación del territorio para sostener los bienes y servicios de estos entornos a través del tiempo (<https://www.cbd.int/doc/meetings/mar/mcbws-2015-01>).

Son principios del planeamiento del espacio marino los siguientes:

- El principio de integridad de los ecosistemas: Este principio implica mantener la estructura y funcionamiento del ecosistema dentro de un entorno propio con sus particularidades exclusivas. Incluye el reconocimiento de que los ecosistemas son sistemas dinámicos cuya biomasa y flujos energéticos oscilan naturalmente dentro de determinados rangos.
- El principio de integración: Implica la asociación coordinada de diferentes sectores e instituciones para desempeñar acciones coherentes e integradas con el fin de evitar conflictos de uso y de competencias. La Integración entre niveles de gobierno ayuda a incrementar y reforzar mutuamente decisiones y acciones.
- El principio de la confianza del público: Este principio (o doctrina) implica que los recursos marinos, incluyendo el espacio marino, pertenecen al pueblo y son mantenidos en fideicomiso por el gobierno para su pueblo y las generaciones futuras. El espacio marino debe ser manejado como un “bien común”, es decir como parte del dominio público, no propiedad exclusiva o asignado a un solo grupo o interés privado.
- El principio de transparencia: Este principio sugiere que el proceso utilizado para tomar decisiones debe ser fácilmente entendido por el público, que los ciudadanos puedan ver cómo se toman las decisiones, cómo los recursos se han asignado, y cómo las decisiones pudieran o no afectar sus vidas.

- El principio de precaución: Este principio sugiere que si una decisión podría causar daños graves o irreversibles para la sociedad o el medio ambiente, en ausencia de un consenso científico, la carga de la prueba recae sobre aquellos que abogan por tomar la acción. Los costos de la contaminación o daño al medio ambiente deben ser pagados por la parte responsable.

Consideraciones generales

La ordenación del espacio marino resulta ser un proceso político que debe ir en correspondencia con las prioridades económicas, políticas y sociales de los Estados, siendo definido desde su surgimiento como una herramienta de manejo y se ha valido de las experiencias de este para la gestión y la adaptación. Es un proceso que logra absorber los elementos y características del área que se pretende ordenar y de la información científica relevante. Se corrobora el valor protector y regulador del planeamiento, entendiéndose que el mismo es un proceso que proporciona las bases para la toma de decisiones de cómo los recursos deben ser utilizados y protegidos

La necesidad de realizar una lectura e interpretación de este espacio, visto el mismo como un recurso de dimensiones múltiples, en el que se reflejan las interdependencias entre factores ambientales, económicos y socioculturales, en el que la conservación y el desarrollo no pueden ser entendidos como términos antagónicos, sino como realidades que tienen que ser necesariamente compatibles y fruto de nuevas formas de valoración, ordenación, explotación y gestión del territorio. Una visión íntegra y un adecuado diagnóstico de los problemas, constituyen pilares fundamentales para el diseño de cualquier estrategia de desarrollo regional.

El proceso de planeamiento incluye el desarrollo económico sostenible y la conservación de la biodiversidad. Es la ruta a seguir para lograr que las actividades en el medio marino coexistan y que los efectos de actividades diferentes y los acumulativos del medio ambiente en su conjunto se tengan en cuenta y sean administrados de forma coherente. La ordenación, permitirá que los ecosistemas sean resistentes a los cambios ambientales a fin de entregar los productos y servicios que necesitamos para las generaciones presentes y futuras. Tanto para la eliminación de las presiones sobre el ecosistema provocando el incremento de la resiliencia, como para la reducción de la vulnerabilidad a partir de las regulaciones de control que permitan disminuir las presiones que enfrentan los ecosistemas, para la adaptación planificada a los cambios del clima, es preciso ordenar el espacio (Aldana, 2014).

Existe una retroalimentación entre las acciones de adaptación y el proceso de planeamiento (Fig. 1): ordenar el espacio, a partir del conocimiento de sus usos, características, elementos y sistemas, con el objetivo de conocer las presiones a las que está sometido y reducirlas o eliminarlas, resultando en un incremento de la capacidad del ecosistema para resistir y recuperarse, así como para reducir su vulnerabilidad. En tanto, utilizar a la vez ese conocimiento sobre la vulnerabilidad y la capacidad de resistir y recuperarse de un ecosistema (resiliencia) se convierte en una herramienta para la asignación de determinados usos.

En correspondencia con lo anterior, consideramos al ordenamiento o planeamiento del espacio marino, un proceso que debe ser regulado por un marco jurídico integrado, como la actividad estatal devenida en un proceso público, de regulación y control del uso y transformación del

espacio considerando sistemáticamente, los aspectos ambientales sobre la base del análisis integral de sus recursos bióticos y abióticos, su vínculo con los factores económicos y las características de los sectores productivos, la aptitud del territorio, la capacidad de carga y de regeneración de los ecosistemas, así como los conflictos socio ambientales entre sectores; destinado a asegurar desde un perspectiva ecosistémica con enfoque ecológico y ambiental la formulación de políticas, elaboración de planes y el progreso de la gestión, a fin de alcanzar un desarrollo sostenible armonizado entre las interrelaciones de la naturaleza con la sociedad.

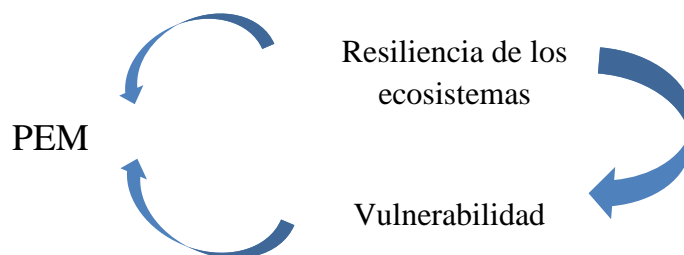


Figura. 1. Proceso de retroalimentación del PEM(Aldana 2014).

Aldana (2014) identificó etapas de los procesos de ordenamiento (Fig. 2) que aunque difieren en cantidad de pasos o procesos con propuestas anteriores (Ehler y Douvere, 2009; Jiménez, 2013) coinciden en la mayoría de criterios y aspectos.

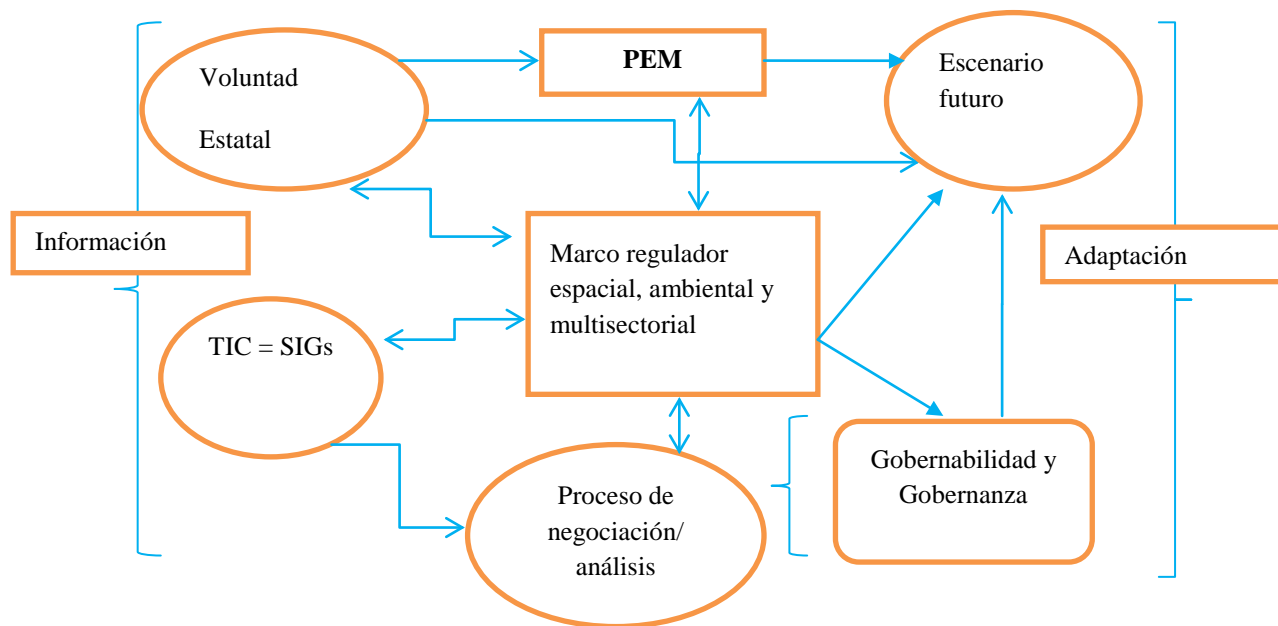


Fig. 2. Etapas del Planeamiento Espacial Marino (Aldana 2014).

La figura 2 muestra la identificación, sobre la base de las metodologías estudiadas, que se proponen como ciclos o etapas del PEM u OEM, mostrándose en la misma la importancia de

los Sistema de Información Geográfica como herramienta fundamental para el mapeo diferentes hábitats, la identificación de usos potenciales y el estado natural, lo que facilitaría diagnosticar los conflictos entre los usos y hábitats.

EL GRAN CARIBE

En el Hemisferio Norte Occidental, al este de donde convergen las dos grandes plataformas del continente americano, un mar se extiende casi 2.7 millones de kilómetros cuadrados y demarca una superficie de influencia que resulta aún mayor que la que abarcan sus aguas de color azul turquesa. El Gran Caribe (concepto político creado en el seno de la AEC) toca las costas de América del Norte, América Central y América del Sur. Va de la península de Yucatán hasta las Guayanas rodeándolas Antillas Mayores y Menores; comprende incluso aquellos archipiélagos que se localizan donde sus corrientes se diluyen en el golfo de México y el océano Atlántico, desde las islas Bahamas hasta Trinidad (AEC 2012).

En Latinoamérica y el Caribe, es más habitual escuchar sobre ordenamiento de la zona terrestre, que de las zonas marino costeras. Sin embargo, en los últimos años, tanto la sobreexplotación, como la contaminación, el aumento del tráfico marino y el desarrollo de la infraestructura costera han tenido un efecto devastador sobre los recursos marino-costeros; tal situación ha incrementado la conciencia ambientalista sobre estos problemas e incentivado la implementación en nuestros países de políticas de ordenamiento espacial marino. Un elemento esencial para ello ha sido la evidencia de que cuando los ecosistemas marinos y costeros son saludables su papel en la protección de la zona costera y por tanto del bienestar de las comunidades costeras, el alto y por ello hay que conservarlos y mantenerlos para conservar y mantener sus servicios ecosistémicos (Suárez *et al.*, 2013).

En 1983, en Cartagena de Indias, Colombia, se adoptó el “Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe”. Este tratado, que oficialmente entró en vigor en 1986, es comúnmente conocido como el Convenio de Cartagena, siendo el único marco legal regional para la protección y el desarrollo del Gran Caribe y ofrece una base común para construir un régimen sólido con respecto a la mejor ordenación de sus recursos costeros y marinos.

Con la aprobación de una resolución general en febrero de 2009, la Asamblea General de Naciones Unidas hizo un llamado al sistema de la ONU para reconocer al Mar Caribe como un “área especial dentro del contexto del desarrollo sostenible”. Este gran ecosistema marino cuenta con el mayor número de estructuras de gobernabilidad geopolíticas, el mayor número de límites marítimos y el mayor número de pequeños estados insulares en desarrollo. El Gran Caribe representa una población unida por su dependencia común a los bienes y servicios ecosistémicos existentes en la región para su sustento (Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe y sus Protocolos, 2012).

Sin embargo, la sostenibilidad de los ecosistemas que brindan estos bienes y servicios está amenazada por las mismas actividades generadoras de ingresos que aseguran la estabilidad económica, así como por el constante incremento de los impactos ocasionados por el cambio

climático. Acciones concertadas entre los países de la región nos permitirá conocer mejor nuestro patrimonio común, e implementar soluciones que beneficien a todos los estados de la región.

Acciones y estrategias en la Región del Gran Caribe

Uno de los mayores retos de conservación regional es lograr la aplicación de mejores prácticas y principios sustentables de desarrollo, mediante los cuales se sustenten y promuevan prácticas de uso de recursos de bajo impacto. Para lograrlo, es fundamental crear condiciones favorables en los entornos político, social y productivo que influyan sobre las áreas marinas y sobre los ecosistemas que las interconectan (Marchet *al.*, 2009.).

Los procesos de integración y concertación política en el Caribe no son fenómenos actuales. Estos tienen raíces históricas que datan del siglo XVII. Este proceso ha transitado por diversas etapas, y ha tenido sus peculiaridades en cada una de ellas.

El 24 de julio de 1994, con la firma del Tratado de Cartagena, veinticinco países optaron por aprovechar el vasto potencial del mar Caribe y constituyeron la Asociación de Estados del Caribe (AEC) con el propósito de promover la consulta, la cooperación y la acción concertada entre todos los países del Caribe (<http://www.acs-aec.org/index.php?q=es/sobre-la-aec>).

Su creación se dio en un momento en el que el entorno externo estaba cambiando rápidamente con el surgimiento de bloques globales, la creación de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y las presiones en pos de la liberalización comercial. La AEC busca fortalecer la cooperación regional para lograr un avance cultural, económico, social, científico y tecnológico sostenido; desarrollar el potencial del Mar Caribe; promover un espacio económico ampliado para el comercio y la inversión, y establecer las estructuras institucionales necesarias y los acuerdos de cooperación que respondan a las distintas identidades culturales y necesidades en materia de desarrollo dentro de la región.

Se trata nada menos que de impulsar la cooperación entre los pueblos diversos del Gran Caribe en áreas claves de su progreso material y espiritual. Diversidad que se expresa en la cotidianidad de sus vidas en los idiomas de uso colectivo, en las religiones que profesan, en la heterogeneidad de sus poblaciones, en el tamaño de éstas y de sus territorios habitados y, en fin, en la ausencia de conocimiento mutuo, producto de siglos de vida colonial bajo el dominio de distintos imperios. No obstante todas las diferencias antes señaladas, comparten una identidad basada en su historia y en su pertenencia a una cuenca marina que ha sido determinante en muchos sentidos para su existencia. (<http://www.nbcsvg.com/2014/04/24/svg-association-caribbean-states-summit>).

Además de la Comunidad del Caribe (CARICOM), en nuestra región existen varias organizaciones como la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), la Organización de Estados Americanos (OEA), la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS) y el Sistema de Integración Centroamericana (SICA), por sólo nombrar algunas, que han logrado contribuciones muy valiosas.

En 2001 la AEC presentó a los Estados Miembros y Asociados la iniciativa para la creación de una Zona de Turismo Sostenible del Gran Caribe, mediante la firma y ratificación de un Convenio y un Protocolo, como herramientas que permitan a los países iniciar una gestión a favor del desarrollo de un turismo responsable. Se trata de maximizar los recursos por medio de prácticas sostenibles con base en indicadores (económicos, sociales y de medio ambiente) que fueron presentados como parte integral de estos documentos.(AEC, 2012).

Desde la fundación de la AEC el turismo ha sido considerado como un factor de desarrollo de vital importancia, siendo la nueva industria del Gran Caribe y de él depende el crecimiento de muchas de las economías, particularmente en la región insular anglófona. El 6 de noviembre de 2013 entró en vigor el Convenio que establece la Zona de Turismo Sostenible del Caribe, lo que coloca a la región del Gran Caribe como la primera Zona de Turismo Sostenible a nivel mundial (<http://www.caribbeannewsdigital.com/noticia/el-gran-caribe-establece-zona-de-turismo-sostenible>).

Sin embargo la fuerte actividad turística plantea graves amenazas al medio ambiente, la gran participación que tiene el turismo en las economías la vuelve una actividad vulnerable a los desastres naturales y humanos, así como a las fragilidades económicas y sociales. De ahí la importancia del desarrollo del turismo sostenible a nivel regional para dar un uso óptimo a los recursos ambientales, que son un elemento fundamental del desarrollo turístico, y para asegurar actividades económicas viables a largo plazo que reporten a todas las partes beneficios socioeconómicos bien distribuidos.

Pese a lo anterior es preciso acotar cuando nos referimos al concepto de desarrollo sostenible, o sustentable que este concepto es resultado de la evolución de la comprensión de los problemas globales de recursos naturales. En los modelos mundiales de desarrollo la visión de los recursos naturales evolucionaron desde las primeras posiciones neo-malthusianas hacia la proposición de soluciones regionales a problemas específicos, habida cuenta de las necesidades humanas inmediatas y las de largo plazo sobre bases ecológicas y también culturales. Surge el concepto de forma paulatina a partir de una necesidad de lograr un desarrollo cuyo objetivo fuese satisfacer necesidades básicas locales según las exigencias ambientales de cada lugar (Luna-Moliner, 1999).

Después de la conceptualización del eco-desarrollo de Sachs en 1972, la Primera Conferencia Cumbre de Medio Ambiente y Desarrollo CMMAD de 1987, definió como desarrollo sostenible “aquel que satisface las necesidades de la generación presente sin comprometer las capacidades de la generación futura para satisfacer las suyas”.

Proveniente del idioma inglés, este vocablo ha atravesado por una fase de controversia conceptual, según Arnáiz 1997 proviene de la contraposición del vocablo sustainability, que en el inglés significa, además del mantenimiento de un objetivo, el mantenimiento de la marcha de un proceso, razón por la cual no es lo mismo sustentabilidad que sostenibilidad. El empleo del término sostenible posee cierta connotación estática y el vocablo sustentable ofrece cierto sentido de proceso dinámico. La sustentabilidad replantea la relación entre la naturaleza y el hombre pasando a ser los recursos naturales un elemento esencial para el

desarrollo y no el centro de atención de uno de los problemas globales per se.(Luna Moliner, Ana María., 1999).

Sin embargo sea cual sea el término a utilizar la revaloración del desarrollo humano a partir de la emergencia del denominado problema global generado en la carencia de los recursos naturales ha llevado la cuestión más allá de las posibles soluciones tecnológicas, significa ahora, tanto el manejo participativo de los recursos como la socialización equitativa de los resultados; acciones a lograr a través de la identificación de hábitos, usos, actividades, dirigidas a la conservación y utilización de los bienes y servicios de los recursos marinos, con enfoque participativo, cognitivo y adaptativos, posible ser alcanzado mediante una planificación del espacio en cuestión.

Otra importante proyección estratégica de la AEC fue poner en marcha el programa Uniendo al Caribe por Aire y Mar, firmado el 30 de abril de 2014, cuyo objetivo consiste en asegurar el establecimiento de un sistema de transporte aéreo y marítimo que sea coherente, integrador, eficaz y seguro. Considerando que el sector transporte constituye un elemento indispensable para el desarrollo del Gran Caribe, no sólo en el área de comercio, sino también para facilitar el movimiento de personas y en consecuencia impulsar la cooperación regional, consciente de los retos que enfrenta la región en materia de conectividad (<http://www.acs-aec.org/index.php?q=es/transporte>).

En tanto se han puesto en marcha los siguientes proyectos:

- El Acuerdo sobre Transporte Aéreo entró en vigor el 19 de septiembre de 2008.
- Mapa de rutas marítimas del gran Caribe: Es una base de datos para facilitar y promover el comercio en el Gran Caribe al poner en contacto a transportistas, exportadores e importadores con actores clave del sector marítimo en la región y brindar información sobre los servicios que existen, su frecuencia, rutas y la localización de los diferentes agentes de las líneas navieras. El mapa interactivo se actualiza periódicamente y cuenta con una página web. El proyecto es ejecutado en colaboración con la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), el Ministerio de Transporte de Cuba (MITRANS) y la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).
- Estrategia marítima y portuaria del Gran Caribe: Los puertos del Caribe tienen la capacidad y los operadores suficientes para satisfacer las necesidades portuarias actuales. Sin embargo, los elevados costos del sector marítimo en el Gran Caribe están estrechamente ligados con la eficiencia portuaria y con el hecho de que una porción considerable del transporte entre islas se realiza a través de un sector informal, cuyos servicios son desconocidos para muchos usuarios potenciales (www.acs-aec.org).
- En este contexto se pone en marcha el proyecto de Estrategia Marítima y Portuaria del Gran Caribe a fin de lograr un sector marítimo competitivo y capaz de satisfacer las necesidades del comercio exterior.

Este proyecto busca informar a los Países Miembros y Asociados sobre políticas para aumentarla eficiencia y desarrollar la infraestructura portuaria capaz de responder al aumento del tráfico que se prevé con la ampliación del Canal de Panamá, siendo un suceso de tremenda importancia para el Gran Caribe por varias razones. Sin embargo resulta difícil predecir los

beneficios o las consecuencias de la ampliación del Canal de Panamá. El proyecto conducirá a una mayor competencia entre los puertos regionales y las líneas navieras y, sin dudas, los expedidores serán los rotundos ganadores. Las oportunidades están ahí, esperando a que los Gobiernos de la región las exploten. Ya sea por el azar, por la necesidad o por estar imbuidos de una clara visión, la ampliación conducirá a los puertos y economías del Gran Caribe a una red global más eficiente(www.acs-aec.org).

En el mes de enero de 2016 se celebró en Haití la XXI Reunión de la Asociación de Estados del Caribe, donde se debatió como tema central la sostenibilidad del Mar Caribe ante el impacto negativo de los fenómenos meteorológicos en el área, debido a los daños que ocasionan a las economías de estos países al renglón turístico y ala existencia de los pequeños estados insulares (Villar y Conde 2016). La discusiones se centraron en la situación del Mar Caribe ante el cambio climático, partiendo de los resultados del seminario de expertos sobre el tema, celebrado en Trinidad y Tobago en noviembre de 2015 (Granma, 2016). Este encuentro es una muestra reciente de la voluntad política de los países del área de materializarla necesaria integración caribeña, también en los temas marinos y costeros.

CASOS DE MANEJO COSTERO INTEGRADO EN LATINOAMÉRICA

Perú

Ha actuado a nivel internacional, nacional y local en la formulación de políticas de gestión ambiental orientadas a las zonas marino-costeras. A nivel internacional, en 1981 adoptó junto con Chile, Colombia, Ecuador y Panamá, el Convenio y el Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y Áreas Costeras del Pacífico Sudeste, que conforma el marco subregional para la preservación del medio marino y las áreas costeras.

Belice

A partir de 1989 el Manejo de Zonas Costeras (MZC) en Belice pasó a ser responsabilidad de una unidad integrada en el Departamento de Pesca. La base normativa de la planificación es la “Ley de Manejo de Zonas Costeras de 2000”, que define las políticas, estrategias y líneas de gestión y conservación de los recursos costeros de esta nación. La planificación se desarrolla en dos fases: la primera a través de la aprobación de la “Estrategia Nacional Integrada de Gestión de Zonas Costeras de Belice” y la segunda mediante las líneas regionales, que aplican los nueve planes de las regiones costeras más la política para los Cayos.

México

Ha desarrollado en su ordenamiento jurídico un instrumento que se puede considerar como una herramienta de MCI: el Ordenamiento Ecológico del Territorio (OET). El OET busca ser un instrumento de carácter preventivo vinculado con la planificación ambiental, mediante el cual puedan determinarse los usos óptimos para el territorio, en función de sus características y posibilidades ambientales, contribuyendo a inducir el manejo de los recursos naturales y el desarrollo urbano y productivo de los mismos.

En noviembre de 2006 se aprobó el Ordenamiento Ecológico Marino del Golfo de California, y en noviembre de 2012 el Ordenamiento Ecológico Marino del Golfo de México y el Caribe.

Colombia

Las políticas en torno al MCI en Colombia, se iniciaron con la elaboración de la Política Nacional Ambiental de Zonas Costeras de 1997, la cual se aprobó por el Consejo Nacional Ambiental en diciembre de 2000. Ejemplo: el Programa Piloto Nacional de Adaptación al Cambio Climático (INAP)

Costa Rica

Como una forma de proteger los ecosistemas marinos costeros, existen dos modelos de gobernanza que toman como base los principios del MIC: las Áreas Marinas de Uso Múltiple (AMUM) y las Áreas de Marinas de Pesca Responsable (AMPR).

Las AMUM se crean como un modelo de gestión y gobernanza del espacio marino en el que coexisten diferentes actividades de aprovechamiento y conservación de una forma organizada. Dentro de las AMUM hay áreas marinas protegidas, áreas de pesca y otras zonas que no pertenecen a ninguna de estas categorías, conocidas como zonas de influencia. Debido a las distintas actividades que se dan dentro de las AMUM, también existen diferentes instituciones competentes que deben velar por la conservación de los recursos de esas áreas. Las Áreas Marinas de Pesca Responsable (AMPR) fueron creadas en el año 2008 por el Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPECA) con el objetivo de regular la pesca y asegurar el aprovechamiento de los recursos pesqueros a largo plazo. Este modelo de gobernanza toma sus principios del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO.

República Dominicana

El proyecto de “Zonificación Marina Basada en Ecosistemas para la Bahía de Samaná” se implementa al marco de una alianza institucional entre el Centro para la Conservación y Ecodesarrollo de la Bahía de Samaná y su Entorno (CEBSE) y The Nature Conservancy (TNC).

Cuba

Se han definido Áreas Marinas Protegidas, Zonas Bajo Régimen de Manejo Integrado Costero (ZBRMIC) y guías metodológicas para el ordenamiento en zona costeras. Existe vasta legislación en materia ambiental. Se han implementado planes de manejo integrado en áreas relevantes de la plataforma insular cubana como en el Archipiélago Sabana Camagüey.

CONSIDERACIONES GENERALES

La planificación ofrece un marco operativo para mantener la diversidad biológica marina y al mismo tiempo permite el uso sostenible del potencial económico de sus recursos oceánicos, sirviendo como punto de partida para lograr una mejor administración de los usos compatibles y reducir los conflictos entre estos, las actividades humanas y la naturaleza, así como lograr que los efectos ambientales acumulativos por utilizar el medio marino, se gestionen a través de un manejo integrado. En tanto favorece el proceso de toma de decisiones y la implementación del enfoque basado en ecosistemas en ambientes marinos, permitiendo que los usos humanos dentro del ambiente marino se basen en decisiones integradas, consistentes y futurísticas, por consiguiente permite la sostenibilidad de los bienes y servicios que el ambiente marino proporciona tanto a la humanidad como al resto de los organismos vivos del planeta.

La visión y dirección coherente, no sólo de lo que es deseable, sino de lo que es posible en las zonas marinas permite reducir la desintegración de los hábitats marinos a medida que posibilita priorizar, administrar y dirigir los recursos, crear y estimular oportunidades coordinando las acciones y las inversiones en el espacio y tiempo, asegurando efectos positivos de las inversiones mediante la coordinación y el desarrollo equilibrado de actividades marítimas para proteger el medio ambiente identificando prontamente las repercusiones y oportunidades del uso múltiple del espacio.

Las acciones y estrategias dirigidas al uso de estos espacios deben prever y poner en práctica modelos planificativos que permitan desde un enfoque ecosistémico considerar la resiliencia y vulnerabilidad de los ecosistemas marinos, desde una perspectiva adaptativa, sostenible y sustentable, dirigida a la conservación del medio marítimo pero también de cara a los futuros impactos que se prevén con el desarrollo socioeconómico que vislumbra el Gran Caribe.

La Región del Gran Caribe constituye un grupo de ecosistemas interconectados y una amenaza ambiental a una de sus partes representa una amenaza potencial para las demás por lo que la integración regional es el único modo de implementar la Adaptación basada en Ecosistemas en esta zona geográfica.

BIBLIOGRAFÍA

- AEC. (2012). Asociación de Estados del Caribe. La Zona de Turismo Sostenible del Caribe. 20 años promoviendo la cooperación en el Gran Caribe, Ciudad de México.
- Aldana M., O. (2014). Vacíos legales existentes en la legislación cubana asociados a la planificación espacial de zonas marino-costeras. Tesis presentada en opción al título académico de máster en gestión integrada de la zona costera. *Centro de Investigaciones Marinas, Universidad de La Habana, Cuba.*
- Appiott J. (2015). Elementos del proceso de Planeación Espacial Marina. Taller de Expertos del CDB sobre Planeación Espacial Marina. 9-11 Septiembre 2014. *Secretaría de la CDB/PNUD.* (<https://www.cbd.int/doc/meetings/mar/mcbws-2015-01>).
- Ehler C. & F. Douvère (2009). Marine Spatial Planning a Step-by Step Approach Toward Ecosystem Bases Management. Intergovernmental Oceanographic Commission and Man and the Biosphere Programme. UNESCO. Paris. Vol. IOC Manual and Guides. No. 53. ICAM Dossier 6.
- García Montero, G. (2001). Mar Caribe, Zonas Costeras y Sostenibilidad Cuba: Medio Ambiente y Desarrollo. *Revista electrónica de la Agencia de Medio Ambiente* Año 1, No. 1, ISSN-1683-8904.
- Granma (2016). Cuba asumió presidencia pro témpore de la Asociación de Estados del Caribe. Periódico Granma. La Habana. 20 de enero de 2016.
- Jiménez A., J. (2013). Ordenamiento Espacial Marino: Una Guía de Conceptos y Pasos metodológicos. Mar Viva.

- Luna-Moliner, Ana María. Desarrollo sustentable del turismo en la región caribeña. (1999). Principios y estrategia regional, elementos nacionales. En: *El Caribe, contribución al conocimiento de su geografía*. S.L: Editorial Á GIDO-ALVIGRAF, 124-130 pp.
- March, I.J., M.A. Carvajal, R.M. Vidal, J.E. San Román & G. Ruiz (2009). Planificación y desarrollo de estrategias para la conservación de la biodiversidad, en Capital natural de México, vol. II: Estado de conservación y tendencias de cambio. CONABIO, México, pp. 545-573.
- Secretariat of the Convention on Biological Diversity and the Scientific and Technical Advisory Panel—GEF (2012). Marine Spatial Planning in the Context of the Convention on Biological Diversity: A study carried out in response to CBD COP 10 decision X/29, Montreal, Technical Series No. 68, 44 pages.
- Suárez A. , Hernández-Zanuy A., Rodríguez A., Blanco P., Sánchez B., Rodríguez L., Menéndez L., Guzmán José M., Rodríguez L., Cjejas F., Novua O., Pérez J., Hernández A., López A., Martell A., Ferrás H., Camino M., Pons R., de Miguel José M., Alcolado Pedro M., Hernández D., Caballero H., Busutil L., Perera S., Hidalgo G., Puga R., Piñeiro R., Cobas L., de León María E., Capetillo N., Alzugaray R., Moncada Félix G. Azanza J., Nodarse G., Medina Y., Forneiro Y., Mertínez B., Lorenzo S., Esquivel M., Guerra R., Sosa M., Loza S., Lugioyo M. & L. Busutil. (2013). Diversidad Biológica. Capítulo de Libro. Pp. 203-261: En: Planos E., Vega R y A Guevara (Editores) 2013. Impacto del Cambio Climático y Medidas de Adaptación en Cuba. Instituto de Meteorología, *Agencia de Medio Ambiente, Ministerio de Ciencia Tecnología y Medio Ambiente. La Habana Cuba*, 430 pp. Editorial AMA. ISBN 978-959-300-039-0.
- Villar E. F. & L. Conde (2016). Cuba asumirá presidencia de la AEC. Las consecuencias del cambio climático en la región serán el eje central de los debates durante la próxima reunión de la Asociación de Estados del Caribe. Periódico Granma. La Habana, 16 de enero 2016.