

**BIENES PÚBLICOS GLOBALES: UNA CUESTIÓN DE SOBERANÍA Y
DERECHO INTERNACIONAL EN EL MANEJO DE DESASTRES DEL CANAL DEL
SUEZ Y LA SELVA DEL AMAZONAS**

Andrés Camilo Bejarano Gaitán



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEEDUCACIÓN

Gobierno y Relaciones Internacionales, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas y Sociales.

Universidad La Gran Colombia.

Bogotá D.C.

2024

**BIENES PÚBLICOS GLOBALES: UNA CUESTIÓN DE SOBERANÍA Y
DERECHO INTERNACIONAL EN EL MANEJO DE DESASTRES DEL CANAL DEL
SUEZ Y LA SELVA DEL AMAZONAS**

Andrés Camilo Bejarano Gaitán.

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Profesional en
Gobierno y Relaciones Internacionales.**

Andrés Mauricio Guzmán Rincón, Asesor.



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Vigilada MINEDUCACIÓN

Gobierno y Relaciones Internacionales, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas y Sociales.

Universidad La Gran Colombia

Bogotá D.C.

2024

Tabla de contenido

RESUMEN.	5
ABSTRACT	6
INTRODUCCIÓN.	7
OBJETIVOS	12
OBJETIVO GENERAL	12
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.	12
JUSTIFICACIÓN.	13
HIPÓTESIS	15
MARCO TEÓRICO	16
BIENES PÚBLICOS GLOBALES.	16
ANTECEDENTES DE LOS CASOS DE ESTUDIO.	28
METODOLOGÍA.	37
CAPÍTULO 1: LA IMPORTANCIA DE LOS BIENES PÚBLICOS GLOBALES EN EL SISTEMA INTERNACIONAL	40
CANAL DE SUEZ: BIEN PÚBLICO GLOBAL MARÍTIMO	40
EL AMAZONAS Y LA IMPORTANCIA DE LAS ZONAS SELVÁTICAS:	42
CAPÍTULO 2: DISPOSICIONES DENTRO DEL DERECHO INTERNACIONAL PARA LA GESTIÓN DEL CANAL DE SUEZ Y LA SELVA DEL AMAZONAS	47
LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.	48
<i>Estado</i>	54
<i>Estrecho</i>	56
<i>Reglamento</i>	58
<i>Cooperación</i>	60
<i>Buques</i>	61

LOS TERRENOS SELVÁTICOS DEL AMAZONAS Y EL TRATADO DE COOPERACIÓN AMAZÓNICO.	68
<i>Partes Contratantes</i>	77
<i>Territorio Amazónico</i>	79
<i>Tratado</i>	80
<i>Proyectos</i>	81
<i>Desarrollo</i>	82
CAPÍTULO 3: CONCLUSIONES Y COMENTARIOS FINALES.	87
LISTA DE REFERENCIA O BIBLIOGRAFÍA	89

RESUMEN.

El presente trabajo investigativo busca identificar sí, dentro del Tratado de Cooperación Amazónico de 1978 y la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar de 1982, existían medidas de acción pertinentes que facilitarían a la Organización del Tratado de Cooperación Amazónico (OTCA) y la Organización Marítima Internacional (OMI) el manejo de los siguientes desastres: los incendios de la Selva Amazónica del 2019 y el bloqueo del Canal de Suez en el año 2021 respectivamente. Este análisis se hace por medio de la codificación inductiva abierta de cada uno de los documentos oficiales por los cuales se rigen cada una de las organizaciones. Tanto La vía fluvial del Suez como las zonas Amazónica son elementos que, debido al gran beneficio que aportan para quienes hacen uso de los mismos directa e indirectamente, y que se explica dentro del documento, se catalogan aquí como Bienes Públicos Globales (BPG).

Palabras Clave: *Bienes Públicos Globales, Sistema Internacional, Soberanía, Derecho Internacional, Desastres, Canal de Suez, Amazonas, Decodificación.*

Abstract

This investigation seeks to identify if, within the Amazon Cooperation Treaty of 1978 and the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, there were relevant action measures that would facilitate the Amazon Cooperation Treaty Organization (ACTO) and the International Maritime Organization (IMO) the management of the following disasters: the Amazon Rainforest fires of 2019 and the blockage of the Suez Canal in 2021 respectively. This analysis is done through open inductive coding of each of the official documents by which each of the organizations are governed. Both the Suez waterway and the Amazon areas are elements that, due to the great benefit they provide for those who use them directly and indirectly, and which is explained within the document, are classified here as Global Public Goods (GPG).

Keywords: *Global Public Goods, International System, Sovereignty, International Law, Disasters, Suez Canal, Amazon, Decoding.*

INTRODUCCIÓN.

El sistema internacional contemporáneo ha sufrido grandes cambios a lo largo de su historia más reciente debido al inherente choque entre los actores internacionales, cuyo surgimiento tiene como base el proceso de globalización, el cual avanza a pasos agigantados y genera interdependencia a su paso. Dentro de estos actores internacionales se pueden encontrar los Estados, las organizaciones internacionales gubernamentales (OIG), las organizaciones no gubernamentales (ONG) e incluso a las empresas multinacionales de todo tipo.

El surgimiento de estas instituciones o actores gubernamentales, no gubernamentales, económicos multinacionales y sociales, así como la presencia de potencias que cuentan con el apoyo de gran parte de los actores Estatales, considerados por eruditos realistas en el campo de las relaciones internacionales como los actores más importantes (Barbe, 1987), han confirmado y reconocido la validez de este ordenamiento internacional. La globalización ha facilitado esa validez (Restrepo, 2013), al mismo tiempo que la refuerza gracias a la dinámica del propio sistema internacional.

La colaboración entre estos actores ha desembocado en la creación de diferentes sistemas de control, los cuales intentan regular el comportamiento que deben tener todos los agentes del sistema internacional por medio de acuerdos concretados, normalmente, por Estados y las OIG, cuyo fin es integrar el conjunto de agentes al contexto internacional. Existen varios ejemplos de dichos esfuerzos para reafirmar la integración internacional: la creación organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la entidad internacional más grande hasta el momento y en la que se basa gran parte el derecho internacional; el establecimiento sistemas y redes de comercio internacional a través de la creación de Tratados de

Libre Comercio (TLC); la instauración de sistemas de cooperación y financiamiento como El Banco Mundial. Todo eso se refuerza gracias a los sistemas y tecnologías de comunicación, cuyo avance en la transmisión de redes de noticias, informes, etc., permite que la discusión y adopción de estos acuerdos sea eficaz.

Con todo esto, se puede decir que el ordenamiento internacional actual se basa en cómo los actores han cambiado su manera de proceder en dicho escenario, siguiendo ciertos parámetros para que la convivencia sea más pacífica, haciendo uso del Derecho Internacional como herramienta reguladora de comportamiento (Madrazo, 2013).

A pesar de todo esto, se puede percibir que dicho ordenamiento internacional suele ser frágil ante diversos acontecimientos, sobre todo aquellos que afectan a la economía y que repercuten en el medio ambiente o en la calidad de vida de las personas; suelen salir de su control inmediato y pueden impactar en el sistema internacional abruptamente, debido a la configuración interconectada a modo de “mapa neuronal” del sistema internacional. Esto quiere decir que existen acontecimientos que se pueden expandir hasta los rincones más alejados de la red del sistema, afectando a sus actores. Esta realidad se ha configurado e introducido en el sistema internacional, tanto así que los problemas acontecidos en diversas partes del mundo van a tener una reacción en diferentes ámbitos alrededor del globo.

Para enfatizar, solo en los dos últimos años se ha vislumbrado como la expansión descontrolada del virus Covid-19 golpeó de manera contundente a la economía (Banco Mundial, 2020), dejando como resultado a cientos de empresas en bancarrota y a miles de personas desempleadas. Se ha puesto en evidencia como la extracción salvaje de recursos ha repercutido en cambios climáticos evidentes (Uriana, 2008). Es notable cómo el cambio de gobierno de una potencia incide en el comportamiento de los actores del sistema (Rosenthal, 2021).

Entre los acontecimientos que más han resonado en los últimos tiempos, que tienen relación con lo dicho anteriormente, se pueden destacar dos en particular. En primer lugar, estarían los incendios que azotaron gran parte de la Selva Amazónica en el año 2019, que registraron más de 72.843 puntos focales (Cantú-Martínez, 2020), los cuales afectaron a Perú, Bolivia, Paraguay y Brasil durante gran parte del mes de agosto. En segundo lugar, se encuentra el bloqueo del Canal de Suez, donde el buque Ever Given encallo a mitad del canal, imposibilitando el paso de un flujo bastante notable de embarcaciones, cuyas repercusiones económicas afectaron los sectores privados, el sector social y económico (BBC News Mundo, 2021), debido a que se afectó la cadena de suministro internacional.

Estos acontecimientos repercutieron en todo el mundo y tuvieron consecuencias bastante evidentes y catastróficas en algunos casos. Tanto la Selva Amazónica como el Canal de Suez son empleados con fines económicos; el primero es una gran fuente de recursos naturales que son explotados diariamente y el segundo es empleado como vía fundamental para el transporte de materias primas. Se podría decir que son bienes públicos, ya que están disponibles para aquellos que deseen hacer uso de los mismos, aunque desde un contexto global. Para ser más claros, se podría decir que son Bienes Públicos Globales (BPG). Por ello, lo que más impresiona en este evento, es la gestión que se le dio al bloqueo y al manejo de los incendios, en donde se pudo evidenciar la falta acciones eficientes para resolver estos problemas en lo que se refiere a la importancia que tienen las vías fluviales y las zonas selváticas en general.

Cada uno de estos sucesos tuvieron implicaciones a futuro. Pese a que el bloqueo duró poco más de una semana, al interrumpir la cadena de suministro global, repercutió en el incremento del precio del petróleo, lo que también tiene afectaciones en diversos productos. En cuanto a los incendios, se puede decir que su impacto fue desde lo ambiental hasta lo social, ya

que hubo poblados que se vieron afectados por los gases tóxicos que se provocaron en los incendios (Gibbens, 2020).

Frente a ello, existen dos organizaciones internacionales que intentan promover la cooperación entre Estados para dedicar especial atención al cuidado y mantenimiento de las vías fluviales y los territorios amazónicos separadamente, con el fin de que se respete el derecho internacional al transporte marítimo. Estas serían la Organización del Tratado de Cooperación Amazónico (OTCA) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Se esperaría que estas instituciones, al ser de las más importantes, referente al tema de incentivar la seguridad marítima y la cooperación amazónica, estuvieran capacitadas para hacerle frente a este tipo de eventualidades. Sin embargo, se pudo ver, dentro de lo acontecido en las fechas ya mencionadas, que no hubo una participación activa por parte de este actor internacional por abordar la resolución de dichos desastres. Junto con ello, y si se tiene en cuenta que estos casos evidenciaron que, cuando se ven afectados negativamente elementos cuya importancia permiten catalogarlos como BPG, el impacto negativo que genera la afectación es directamente proporcional al tiempo que se tarda en dar solución, es indudable que surja la siguiente pregunta: ¿Qué factores dentro de las bases internas de las organizaciones, establecidos por medio del derecho internacional a través de tratados, impidieron la gestión efectiva de los desastres que experimentaron el Canal de Suez y la Selva Amazónica?

Analizando el papel que desempeñan esta institución del sistema internacional para resolver los eventos y dinámicas en torno a los BPG en los casos propios del estudio, sobre lo establecido en documentos oficiales que rigen su actividad, se puede manifestar una praxis específica de análisis que puede servir para dar soluciones en cuanto a la ineffectividad con la que

se abordan los problemas que se generan en los BPG aquí estudiados cuando se enfrentaron a dichos eventos que los afectaron negativamente.

OBJETIVOS

Objetivo General.

Examinar La Convención de las Naciones Unidas de los Derechos del Mar, el cual es pilar fundamental para el funcionamiento de la Organización Marítima Internacional (OMI), y el Tratado de Cooperación Amazónico, que dictamina las responsabilidades de los miembros de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónico (OTCA). Con esto se busca descubrir si existen mecanismos que permitan o faciliten a estos dos agentes del sistema internacional contribuir en la salvedad de los BPG aquí mencionados o si, por el contrario, no existe una línea de ruta que permitiera asistir a los BPG cuando se vieron afectados por dichas eventualidades.

Objetivos Específicos.

1. Exponer los elementos clave que permiten enlazar al Canal de Suez y la Selva del Amazonas dentro de la terminología de los Bienes Públicos Globales, basándose en su impacto e importancia en el sistema internacional.
2. Decodificar el apartado III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Tratado de Cooperación Amazónico (los cuales dictaminan el accionar de las organizaciones ya mencionadas).

JUSTIFICACIÓN.

Teniendo esto establecido, la importancia de hacer este estudio radica en generar las reflexiones pertinentes para la generación de herramientas que le puedan hacer frente ante los imprevistos o afectaciones que impactan a los BPG. Es cierto que la incertidumbre, en muchos casos, no permite pronosticar cuando va a ocurrir una eventualidad que impacte negativamente a estos bienes, al final nadie puede predecir con cien por ciento de seguridad qué es lo que va a pasar en un lugar determinado. Pero sí se tienen en cuenta la fenomenología de los eventos del pasado, así como la estructura de las organizaciones que deberían abordar este tipo de situaciones, es posible hallar un posible común denominador o, por lo menos, un aspecto clave en el comportamiento de los diferentes imprevistos en el sistema internacional a futuro, para ir generando, como ya se ha mencionado, mecanismos de acción inmediata que sean empleados por los agentes reguladores del derecho internacional de acuerdo a las esferas que se vean afectadas (política, social o económica).

De igual forma, el estudiar los escenarios propuestos que se integran dentro del panorama presentado por la conceptualización de los BPG, evidenciando cuál ha sido su historia y transformación, al mismo tiempo que se distingue cuál fue el accionar tanto de los involucrados como del escenario internacional al momento en que estos se vieron vulnerados por diferentes acontecimientos no previstos, permite una mejor comprensión en cuanto a los protocolos existentes o, en su defecto, inexistentes para acudir en auxilio a dichos bienes públicos.

Al mismo tiempo, la multidimensionalidad con la cual se analizan estos BPG, permite al presente estudio servir como herramienta de análisis de otros sucesos similares que estén

enfocados no solo en los BPG y en las instituciones que deben gestionarlos, sino también en los ámbitos de seguridad marítima o natural.

Por último, el presente estudio, al evidenciar una ausencia de directrices en cuanto a la protección de los BPG en situaciones que se podrían catalogar como accidentes, agregando la ausencia de lineamientos de prevención si dicho suceso vuelve a repercutir en la salvedad de estos bienes, propone alternativas para la creación de dichas directrices, cuyos lineamientos vayan enfocados a la salvedad de los BPG en situaciones en las que se vean comprometidos de manera accidental, los cuales deben surgir a raíz del derecho internacional.

HIPÓTESIS

La existencia de un enfoque arraigado a la soberanía estatal dentro de los tratados internacionales, bajo los cuales se rigen tanto la OMI como la OTCA, obstaculiza la creación del escenario adecuado para que surjan planes de manejo de riesgos por parte de los Estados miembros de estas organizaciones. La inexistencia de directrices dentro de los tratados, que dictaminen los pasos a seguir para la gestión y manejo de riesgos, imposibilitó una coordinación efectiva para abordar los sucesos que experimentaron la selva amazónica en el año 2019 y la vía fluvial ubicada en el istmo de Suez en el año 2021.

MARCO TEÓRICO.

Es más común de lo que se esperaría, pero no es la primera vez que el Canal de Suez es bloqueado y que la selva del Amazonas sufre desastres relacionados con los incendios forestales. Esto no ha pasado desapercibido por los investigadores, quienes han brindado análisis desde diversas perspectivas que permiten comprender en profundidad los elementos clave e implicaciones que tuvieron los sucesos que anteceden a los vistos en la actualidad más reciente. Dar un breve repaso a estos acontecimientos, al mismo tiempo que se rescata las conclusiones derivadas de esos estudios, permitirá vislumbrar las posibles coincidencias presentes en cada evento, lo que sirve de herramienta para que se identifiquen patrones que expliquen por qué el Amazonas y el Canal de Suez se han visto afectados en repetidas ocasiones. Pero antes de ello, resultaría importante dar un breve repaso de la evolución conceptual del concepto de Bienes Públicos Globales, para definir si realmente estos dos elementos que se pretenden estudiar se pueden considerar como tal.

Bienes Públicos Globales.

La evolución conceptual de los bienes públicos ha permitido darles un carácter teórico más profundo, contribuyendo a la claridad de todo lo que implica su surgimiento, valorización, trasfondo y efecto dentro de las diversas esferas nacionales e internacionales. Esto facilita que se puedan clasificar bienes públicos de acuerdo a su naturaleza, ámbito de acción, alcance, etc. Varios autores han dado noción de estos aspectos por medio de la inducción. Al observar los diversos hechos en donde se ven involucrados elementos considerados como bienes públicos, se

establecieron diversas conclusiones que deben ser destacadas para contextualizar la discusión que abarca este tema. Es por ello que se procederá a dar un breve recuento de los elementos más importantes que engloban esta discusión, llevando un hilo conductor entre actores, para que queden más claros todos los elementos que deben considerarse si se quiere comprender la noción de Bienes Públicos Globales.

Para comenzar es necesaria una conceptualización base con la cual trabajar. Esta es dada por Benegas (1997), el cual agrega en su definición aspectos extraídos desde la literatura económica, sobre todo desde el contemporáneo Paul Samuelson:

Se dice que un bien público es aquel que produce efectos sobre quienes no han participado en la transacción. Es decir, aquellos que producen efectos para terceros o externalidades que no son susceptibles de internalizarse. En otros términos, aquellos bienes que se producen para todos o no se producen, puesto que no se puede excluir a otros (p. 62).

Justamente, Marín Quemada (2005), señala este mismo aspecto desde su percepción: “(...) la categoría general de los bienes públicos viene definida porque sus beneficios externos deben tener un fuerte carácter público, y para eso el consumo del bien debe ser no rival y no exclusivo”. Lo que aquí se rescata es que estos bienes deben estar dirigidos hacia todos los miembros de una comunidad.

Ahora bien, es necesario señalar a qué se refiere cuando se habla de bienes no rivales y exclusivos para comprender más el concepto de bienes públicos. Ante esto, Velásquez (2009) aclara que el aspecto de no exclusividad de los bienes públicos hace referencia a

que deben estar al alcance de todos, y su no rivalidad a que su consumo no debe reducir el acceso de ese bien a otros.

Con respecto a la aclaración dada anteriormente, es posible añadir una clasificación de bienes públicos, la cual depende del cumplimiento de la no rivalidad y no exclusividad. De acuerdo con Marín y García-Verdugo (2003, p. 37) “Los bienes que cumplen sólo parcialmente uno o ambos criterios definidores (consumo no exclusivo y no rival) reciben el nombre de bienes públicos impuros” un ejemplo de ello sería los servicios públicos, cuyo acceso depende del pago que se haga para su uso.

Por otro lado, Futerman (2014, p. 219) destaca una ambigüedad presente en cuanto a la definición de los bienes públicos, puesto que se puede mencionar un aspecto que va más allá de la “pureza” o “impureza” de los mismos, el cual se basa en quien los provee. Esto se aclara teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) Aquellos bienes que el Mercado no provee.
- b) Aquellos bienes que el Mercado provee, pero ineficientemente.
- c) Aquellos bienes que el Mercado no puede proveer.
- d) Aquellos bienes que el Estado puede proveer.
- e) Aquellos bienes que el Estado debería proveer.
- f) Aquellos bienes que solo el Estado debe proveer.

Aquí se contraponen los papeles del Estado y el Mercado en cuanto a la provisión de estos bienes. A pesar de esto, lo que se rescata de este análisis, no es desde que “ente” se deben proveer dichos bienes, sino que son catalogados como lo que no se puede proveer, pero que se tiene que proveer de alguna u otra forma, lo que eleva su importancia en el marco de lo público.

Marín y García-Verdugo (2003) logran dar una conceptualización precisa en cuanto los Bienes Públicos Globales como herramientas empleadas para la elaboración y ejecución de políticas nacionales e internacionales, cuyos fines han de ser encaminados para la provisión de dichos bienes públicos. A la par con esto, dentro de la teoría de los Bienes Públicos, se establece una categorización de dichos bienes públicos de acuerdo al cumplimiento completo o parcial de la no rivalidad y la no exclusividad. La categorización es la siguiente:

- Cuando un bien público resulta ser no rival ni excluyente en su totalidad, cae dentro de la categoría de bien público puro
- Cuando el goce de un bien público es limitado racionalmente por otros usuarios en diversas medidas, como lo son las vacunas, se denomina a ese bien como un bien público parcialmente exclusivo; luego siguen los llamados bienes de club, en donde la agrupación de personas o entidades es la que condiciona los aspectos principales para hacer goce del bien, lo que deja entrever los elementos rivalidad del bien en relación con la congestión o saturación del mismo, así como elementos de no rivalidad dentro del club, por lo que siguen siendo bienes públicos. Dentro del consumo de bienes en los clubes existen aquellos que cuentan con consumo parcialmente rival, los cuales se denominan clubes exclusivos, ya que se establece un límite de usuarios que puedan hacer uso de ese bien. Ejemplo de estos pueden ser los clubes deportivos, las autopistas, las vías fluviales (Panamá, Suez), etc.
- Cuando la utilización de un bien por parte de unos usuarios reduce la utilidad de ese bien o impide que otros puedan usarlo, se denomina como bien público parcialmente rival. Los recursos naturales y no apropiados, como los recursos hidrológicos o los pastos comunes, pueden ser un gran ejemplo de esta categoría.

Frente a este tema, Velásquez (2009), certifica una serie de características que son necesarias para establecer un bien como bien público: universalidad, extensión y satisfacción de necesidades, a la par que detecta dos grandes problemáticas al momento de proveer dichos bienes. El primero lo cataloga como “El beneficio gratuito (free-riding) o pasajero gratuito (free-rider), cuya manifestación se da cuando una persona o país disfruta del beneficio de un bien público sin aportar una contribución igual para su producción” (p.15). Este aspecto es un problema que se puede catalogar como innato dentro de los Bienes Públicos, si se tiene en cuenta la noción de bienes no excluibles que se mencionó en el párrafo anterior. El segundo problema lo relaciona al dilema del prisionero, de la teoría de juegos, dentro del dilema de la provisión de los bienes públicos “en la cual dos o más partes afrontan incentivos similares para “desertar” de la cooperación, a menos que se creen mecanismos destinados a facilitar la comunicación y generar confianza”. Esta falta de comunicación genera que se desarrollen estrategias poco óptimas entre los actores del sistema internacional, lo que desemboca en la provisión ineficiente del bien público. Por último, extiende la comprensión de los BPG abordando lo que denomina como los “Males Públicos”, los cuales reflejan “(...) las inconveniencias públicas, y las externalidades negativas de dicho bien” dando como ejemplo de bien público la estabilidad financiera mundial y como mal público la inestabilidad financiera mundial (p. 16).

El estudio de los BPG, de acuerdo con García-Arias (2004), establece como estos BPG son una ampliación a la teoría de los Bienes Públicos, “(...) como consecuencia de que el ámbito en el que emergen algunos de los bienes no rivales y no excluibles más relevantes se ha hecho transnacional” (p. 187). En cuanto a bienes no rivales y no excluibles se refiere, se puede deducir que los primeros son bienes cuyo disfrute por parte de X no repercute negativamente en Y, al mismo tiempo que los segundos dan cabida a que todas las personas los puedan emplear, sin

importar que no remuneren su uso directamente. Además, García-Arias menciona que la provisión de estos bienes públicos “(...) exige, necesariamente, tomar conciencia plena de la triple dimensión global de los mismos (interpersonal, intergeneracional e internacional) y, en la mayoría de los casos, establecer estructuras institucionales de carácter supranacional que garanticen una provisión eficiente” (p. 209).

En conjunto con las diferentes definiciones que se han dado, Monje (2018) avanza más allá de la concepción de los BGP, mostrando una contraposición de la esencia de los bienes públicos dentro de lo que denomina Mercados Nocivos o MN, cuya identificación se da a través de cuatro puntos que son: a) perjuicios extremos para las personas, b) perjuicios extremos para la sociedad, c) débil capacidad de acción y d) vulnerabilidad, destacando la venta de órganos, el trabajo sexual, el trabajo infantil o la experimentación con drogas. Estos mercados nocivos van intrínsecamente relacionados con los Males Públicos mencionados por Velásquez anteriormente.

Por otro lado, Escribano (2009), resalta que en las diferentes discusiones que se han dado frente a la conceptualización de los BPG se han presentado una serie de limitaciones importantes, agregando que la economía puede ofrecer diversas herramientas para sortear estos obstáculos. En adición, destaca la importancia de la provisión de los BPG en su estado de impureza, por lo que enfoca las herramientas que da la economía política hacia la contribución de la cooperación internacional para la provisión de los BPG.

Frente al tema de provisión de los BPG a través de la cooperación, Boucher y Bramoullé (2010), demuestran que la aversión al riesgo y la incertidumbre afectan los acuerdos en cuanto a la suministración de los BPG. Se concluye que la contribución directa por parte de países hacia un BPG genera que la incertidumbre en cuanto a su éxito, por lo que se disminuye el esfuerzo de los firmantes en cuanto a la consecución de dicho BPG, pero puede generar un aumento en la

participación en cuanto al suministro del mismo. De igual forma, revelan que cuando los países intentan reducir los ya mencionados Males Públicos Globales, la incertidumbre tiende a aumentar los esfuerzos de los firmantes en erradicarlos, pero disminuye su participación. Se puede considerar a esta incertidumbre como un elemento que dificulta el establecimiento de una cooperación internacional eficaz en cuanto a los BPG.

Justamente, Boonen (2019), distingue las nociones entre “Commons Goods” y “Global Public Goods”, resaltando que dichos conceptos han ido desplazándose de las esferas de la economía a otros escenarios en ciencias sociales, lo que ha causado una confusión en cuanto a la distinción conceptual. En este estudio se concluye que ambos conceptos se distinguen por la solución de cada uno de sus retos, en donde los “Global Public Goods” dan prioridad a la cooperación internacional, en cuanto a que los “Common Goods” suelen afrontar sus desafíos con un ámbito de autogobernanza.

Ahora bien, Buchholz y Sandler (2010), insisten en la creciente importancia de los BPG en un mundo tan interconectado e interdependiente como lo es el actual. Su análisis se fundamenta en la provisión de los bienes públicos a través de tres casos de estudio. Puesto que los países pueden ser contribuyente o no con respecto un BPG, lo cierto es que tanto los comportamientos de diversos actores como las coaliciones que surjas jugarán un papel estratégico crucial para el suministro de los BPG, por lo que estos BPG inciden en el comportamiento del sistema internacional.

Sumado a esto, Bodansky (2012), hace mención a la externalización de los BPG, lo que incentiva al oportunismo. Además, menciona que la literatura que engloba a los BPG se ha encargado de exponer que los bienes públicos globales vienen en diferentes tipos, cuya clasificación radica en las variadas tecnologías de producción que se emplean para su

surgimiento; esta diferenciación implica, por consiguiente, problemáticas de gobernanza y desafíos de derecho internacional.

Extendido a las cuestiones de gobernanza y provisión que los diferentes BPG generan, Foucart y Wan (2018), estudian cuáles son las causas y consecuencias de una descentralización estratégica en cuanto a la provisión de los BPG dentro de una federación o grupo de países. Encuentran que, de acuerdo al tamaño de la federación y su sensibilidad ha dicho bien público, la inclinación por descentralizar o no su accionar puede variar. Si una federación tiene como enfoque la maximización de la utilidad de sus miembros, optaron por una descentralización; entre más grande sea la federación o cuanto más sea su sensibilidad hacia un bien público en cuestión, más será la inclinación por mantenerse centralizado; una descentralización generada por la sensibilidad por un bien puede generar una disminución de la provisión agregada de dicho bien; una tendencia centralizada por parte de la federación genera sentimiento de descentralización en aquellos miembros que son más pequeños o menos sensibles al bien en cuestión.

Todos los estudios ponen en evidencia un aspecto fundamental mencionado por Alonso (2003) que caracteriza tanto a los bienes públicos como a los BPG: estos elementos son construcciones sociales fundamentadas en criterios éticos, políticos o económicos, los cuales se relacionan con aspectos claves como lo son la accesibilidad y distribución universal. Esto ayuda a vincular la evolución de los bienes públicos -disponibilidad universal- con lo que el autor denomina “(...) principio efectivo de derechos asociado al derecho de ciudadanía” (p. 131). Junto con esta aclaración, como se ve en la figura 1, Alonso hace una clasificación de la naturaleza de los bienes, en donde, por medio de la ejemplificación de elementos que se pueden considerar como bienes, integra elementos ya mencionados anteriormente como lo son su cobertura,

pureza/impureza y la noción de clubes, además que integra un último aspecto denominado producto conjunto.

Figura 1.

Naturaleza de los Bienes Públicos

Naturaleza de los bienes				
Cobertura	Público puro	Público impuro	Club	Producto conjunto
Nacional	<ul style="list-style-type: none"> Defensa Justicia 	<ul style="list-style-type: none"> Redes de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> Redes comunicación Sistema irrigación 	<ul style="list-style-type: none"> Protección civil Educación
Regional	<ul style="list-style-type: none"> Amenazas compartidas a la salud Prevención de catástrofes Gestión del agua en cuencas compartidas 	<ul style="list-style-type: none"> Inmunización Prevención frente a la lluvia ácida 	<ul style="list-style-type: none"> Sistemas de información regionales Mercados comunes 	<ul style="list-style-type: none"> Prevención de conflictos
Global	<ul style="list-style-type: none"> Cambio climático Defensa de la biodiversidad Seguridad financiera Gestión de aguas oceánicas Establecimiento de normas y estándares internacionales 	<ul style="list-style-type: none"> Control del crimen Gestión de pesquerías Normas biogenéticas 	<ul style="list-style-type: none"> Corredores aéreos Orbitas geoestacionarias Internet 	<ul style="list-style-type: none"> Protección forestal Lucha contra la pobreza

Nota. La tabla toma en cuenta la naturaleza de los bienes, así como el ámbito de cobertura de sus beneficios, lo que da lugar a una clasificación útil a los efectos de pensar el marco normativo más adecuado para la gestión de los bienes públicos. Tomado de “Bienes públicos globales y cooperación internacional para el desarrollo” por. J. Alonso, 2003.

Basándose en los estudios de Alonso y de su clasificación de la naturaleza de los bienes, la Organización de Sociedad Civil (OSC) “amycos” logró clasificar de manera acertada, como lo demuestra la figura 2, los BPG por generaciones, estableciendo como primera generación a aquellos bienes surgidos por la inversión pública por parte de los Estados como lo son la educación, la infraestructura pública, la seguridad social, las instituciones del Estado, las redes viales y la protección civil; la segunda generación se refiere a los recursos naturales y culturales, por lo que entran en esta categoría los océanos, la biodiversidad, los recursos minerales, la atmósfera y los monumentos históricos; la tercera generación se enfatiza en las políticas globales para hacerle frente a los diferentes desafíos que afectan al mundo, como lo es el surgimiento del

internet, los corredores aéreos, la tecnología de la información y de la comunicación, la información bioética y la estabilidad económica (amycos, 2006).

Figura 2

Evolución de los BPG

1ª GENERACIÓN de BPG	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura Pública • Educación • Seguridad Social • Instituciones del Estado • Redes viales • Protección Civil
2ª GENERACIÓN de BPG	<p>1ª BPG +</p> <ul style="list-style-type: none"> • Océanos • Biodiversidad • Recursos minerales • Atmósfera • Monumentos históricos
3ª GENERACIÓN de BPG	<p>1ª BPG + 2ª BPG +</p> <ul style="list-style-type: none"> • Internet • Corredores aéreos • Tecnología de la información y la comunicación • Información biogenética • Estabilidad económica

Nota. Adaptado de “Me pregunto ¿Qué es? Bienes Públicos Globales.” Por amycos, 2005. (<http://www.amycos.org/interactivos/pregunto/media/pdf/ficha9.pdf>.)

Con todo lo anterior, se puede ver cómo gran parte de la literatura que aborda los bienes públicos globales, se ha encargado en abordar cuestiones de conceptualización desde diferentes ámbitos, los cuales han abarcado áreas de economía y se han trasladado a otros campos de las ciencias sociales, como lo son las ciencias políticas, más específicamente en cuestiones de gobernanza y derecho internacional. Además, con estas discusiones se ha logrado comprender en profundidad de que son realmente los BPG junto de sus implicaciones. Con esto se ha logrado el desarrollar diferentes concepciones que se desprenden de los BPG, como son los mercados nocivos o los Males Públicos.

Uno de los temas más recurrentes en el estudio de los BPG se ha desarrollado en torno a su provisión, debido a que estos implican un aspecto muy importante en cuanto a la globalización. Con esto se empieza a desarrollar una gran tendencia explicativa, de donde han surgido diversas herramientas que deben ser usadas para una mejor provisión de los BPG, al

mismo tiempo que se intenta comprender cuál es el compartimiento de quienes participan en dicha provisión de bienes, ya sean países u organizaciones internacionales.

No obstante, y viendo la tendencia que se tiene con respecto a la provisión de bienes, dentro de esta temática se ha dejado prácticamente olvidado un aspecto que es importante abarcar en los BPG: cuáles son las vulnerabilidades más susceptibles que pueden experimentar estos bienes y cuáles pueden ser los parámetros de acción más pertinentes para evitar que se vean afectados de manera negativa. Dejar de lado estos temas implica no solo un gran vacío académico, implica además una problemática que es importante abordar si se quiere llegar a mejorar la cooperación de todos actores que influyen en el manejo de los BPG, es decir, todo el sistema internacional.

Como ya se ha visto, gran parte del estudio de los BPG se basa en su concepción y maximización de su alcance en cuanto a la provisión de estos. De igual forma, es necesario tener en cuenta que, estos bienes, al tener un carácter internacional, también tienen contacto con varias teorías de las relaciones internacionales, hasta el punto en que son los mismos BPG los que determinan el comportamiento de los actores del sistema internacional. Es por ello que para la presente investigación se hace necesario abarcar los conceptos base para el surgimiento de los BPG, los cuales son bienes públicos, mencionando y aclarando aspectos respecto a su tipología (bienes públicos puros e impuros, así como bienes públicos excluyentes y no excluyentes), al mismo tiempo que se habla de los bienes comunes, en donde se encontrará una diferenciación entre ambos conceptos que por su alta similitud pueden ser confundidos uno del otro.

Las conceptualizaciones y características que engloban los bienes públicos expuestos hasta este punto hacen referencia a la provisión de los mismos de manera universal. Sin embargo, dejan de lado un aspecto crucial que determina el porqué de su elevada importancia, el

cual es el beneficio que estos aportan a la vida de las personas y, en algunos casos, a la vida de los demás seres vivos del planeta.

Con todo esto, es posible llegar a una definición que intente abarcar todas estas discusiones y que logre mayor claridad con respecto a los bienes públicos. Así pues, se puede definir a un bien público como un elemento que trae consigo un beneficio específico de carácter universal, cuya provisión se debe asegurar para todas las personas, sin importar quienes participen en su producción y distribución, los cuales se dividen generacionalmente con relación al surgimiento y ámbito que abarcan. De igual forma, como se vio en los antecedentes, se establecen a los BPG como parte de esta clasificación de bienes públicos, solo que, con un carácter transnacional, por lo que esta definición también puede ser aplicada dentro del marco de los BPG.

La reconstrucción literaria hecha hasta este punto busca brindar elementos que permitan desplazar ciertos bienes al contexto global. Una vez identificadas las características que deben tener los BPG, se deben vincular a los dos casos a analizar para determinar si dichos elementos son, en efecto, BPG. Es posible notar en estos eventos una característica fundamental al momento en que acontecieron: se vieron afectados componentes que tienen cabida en el concepto Bienes Públicos Globales (BPG).

A raíz de las aportaciones teóricas que aportan los investigadores Alonso (2002), García-Arías (2004), Velázquez (2009) y su acuerdo conceptual en ciertos detalles en cuanto a la definición los BPG, es posible aportar una definición que permita identificar a los BPG como todo elemento que sea beneficioso a nivel global, cuyo acceso y empleo, debido a su gran importancia, debe estar garantizado para todas las regiones y personas que quieran y deban hacer uso del mismo.

Teniendo en cuenta que los BPG son un componente casi imprescindible para el desarrollo del sistema internacional, cuya evolución conceptual ha permitido que se amplíe la percepción en cuanto a lo que se puede establecer como bien público global, diversificando de esta manera las herramientas que posibilitan el mejoramiento la calidad de vida de múltiples comunidades, resulta relevante observar la ineffectividad que predomina de manera general al momento de lidiar con eventualidades en que los BPG se ven afectados negativamente y cómo estos eventos también repercuten en otros escenarios del sistema internacional.

Antecedentes de los Casos de Estudio.

Empezando por el canal, su historia se ha caracterizado por ser una “(...) historia de sudor, sangre, dinero, petróleo y (...), cierres y atascos” (Antón, 2021, párr.1). En la historia moderna, el primer bloqueo que se dio en el canal fue en el 1956, en el momento en que Gamal Abdel Nasser nacionalizó el canal (Aguilar, 1957). La nacionalización se dio debido a que Estados Unidos se negó a financiar la presa de Assuan (Davidí, 2006), por lo cual Nasser optó por usar los recursos que generaría el canal para destinarlos en la construcción de la presa (Joric, 2021). El segundo cierre se dio en 1967 tras estallar la Guerra de los Seis Días. El canal fue bloqueado por las autoridades Estatales de Egipto (Gil, 1968). Este bloqueo duro más de 8 años y se caracterizó por dejar atrapado a 15 embarcaciones, de las cuales 1 fue hundida. Ya más recientemente, el 26 de marzo del 2021, el buque “Ever Given” encalló en el canal, bloqueando el paso por más de seis días (Pagnucco, 2021).

La característica principal que comparten los primeros dos cierres radica en que fue fueron detonados por conflictos bélicos desarrollados en diferentes fechas. El primer cierre se dio

durante la Guerra del Sinaí, el cual se prolongó hasta la retirada de las tropas británicas en 1957; el segundo cierre fue el resultado de la Guerra de los 6 días en 1967, el cual duro hasta 1975 y fue necesaria la intervención de la ONU para su reapertura, lo anterior pone en evidencia que este canal es “(...) un importante activo geoestratégico por su valor mercantil y su capital en reputación” (Otero & Pulido, 2020, p. 617).

Es durante el desarrollo de estos acontecimientos que se pone en evidencia como Egipto empleo la fuerza para ejercer su derecho a la soberanía westfaliana o de “(...) Independencia frente a otros estados que quedan excluidos de los procesos domésticos (no intervención)” (Cardozo, 2007, p. 187) de las aguas del canal, sobre todo para bloquear lo que se denomina como el tránsito no autorizado dentro del territorio de un Estado (Hernández, 2000).

A raíz de los sucesos del primer cierre, Aguilar (1957) estudió los aspectos jurídicos del canal en ese entonces. Identifica el acuerdo anglo-egipcio de 1954, en donde se reconoce que la importancia del canal como vía marítima primordial, cuya libre navegación debe respetarse en la medida de lo posible:

(...) el Canal marítimo de Suez, que es parte integrante de Egipto, es una vía de navegación económica, comercial y estratégicamente de importancia internacional, y expresan su determinación de mantener la convención que garantiza la libertad de navegación por el Canal firmada en Constantinopla el 29 de octubre de 1888.

En cuanto a las vías de navegación universal y el derecho a la libre navegación, se menciona que la discusión radica en si el establecimiento se da por derecho convencional, por pactos o acuerdos, o se trata de un régimen establecido por el Derecho Internacional Común.

Frente a esto, Aguilar se inclina más por la segunda: “Tratándose de los Canales internacionales puede decirse que, con el régimen pactado para Suez y Panamá se han fijado definitivamente los principios de libre e igual navegación, y que de ahora en adelante son de Derecho Internacional Común” (p. 78). Por lo cual se presupone que, a partir de los pactos, esta norma se convirtió en un Derecho Internacional Común.

Junto con ello, se establece que las leyes Estatales de Egipto no se aplican de igual manera en el estrecho fluvial que en el resto del territorio, por lo que su soberanía se ve disminuida (Espinosa, 1999). Para hacer acotación menciona que, de igual modo que Panamá tenía la soberanía de su canal debido a la ubicación geográfica del mismo, era Estados Unidos quien, en ese entonces, ejercía la total jurisdicción y el poder de hecho del canal debido al tratado Hay-Bunau Varilla, firmado el 18 de noviembre de 1903 y por el cual la recién formada República de Panamá cedió a los Estados Unidos la jurisdicción, monopolio, mantenimiento y defensa militar (Cerezo de Diego, 2010), quien ejercía realmente la jurisdicción del Canal de Suez era de la Compañía del Canal (De Azcárraga, 1956).

Este aspecto sigue vigente en la actualidad con algunas distinciones, puesto que son instituciones Estatales e independientes las que ejercen su jurisdicción en el canal, y se pone en evidencia con la entidad denominada Suez Canal Authority, el cual “(...) is a public and an independent authority of a juristic personality, SCA shall report to the Prime Minister. It has all the authorities needed for running the Canal without being limited by the laws and the systems of the government” (SCA, s.f., párr. 1).

Hasta aquí, la literatura que engloba a los canales fluviales, en especial el Canal de Suez y el Derecho Internacional se basan en como la importancia de estas rutas de comercio marítimas han hecho que se intenten generar tratados internacionales con el fin de engendrar

responsabilidades que deben cumplir los entes bajo los cuales dichos estrechos están suscritos o a los cuales debe responder con ciertas obligaciones.

Cambiando de panorama sobre segundo Bien Público Global del cual se tiene que hablar, se puede decir que, a pesar de los grandes beneficios que el Amazonas ofrece a nivel mundial, lo cierto es que es un BPG el cual ha sido explotado desmedidamente, por lo que no es de extrañar que ocurran acontecimientos como los que se vieron en el año 2019, en donde se desataron 74.000 incendios entre los meses de enero y mayo de ese año (BBC News, 2019). Esta es una cifra alarmante, más aún cuando se ve que este no es un evento aislado.

Se mencionaba anteriormente que la selva del Amazonas es un territorio con unos grandes niveles de explotación. Desde los años 70, se han deforestado más de 700 mil kilómetros cuadrados, cuya cifra ha ido en aumento desde que el presidente Jair Bolsonaro asumió la presidencia en 2019 (Sohr, 2019, p. 10). Más recientemente, el aumento de explotación en el territorio ha sido atribuido a la expansión de actividades ganaderas y agrícolas dentro de la selva tropical:

La causa principal de este continuo aumento de la explotación de los bosques radica en el incremento del consumo de carne y la consecuente expansión de la ganadería extensiva, así como el cultivo de soja y la creación de pastos para la ganadería. Solamente Brasil, país que alberga la mayor parte de la selva amazónica, ha transferido más de 60 millones de animales a esta región, lo que ha avivado el debate internacional sobre quién decidir sobre el mayor pulmón del planeta (Crespo, 2020).

Sullivan (2019) atribuye al alza de los incendios durante el año 2019 a repercusiones políticas. Ya se mencionó anteriormente la presión que está ejerciendo el sector agricultor sobre la zona amazónica: “Flávio Bolsonaro, a senator, has introduced a bill that would eliminate a requirement that rural properties in the Amazon maintain 80% of their native vegetation”. De igual forma, menciona que en una nota de Folha do Progresso, parte de la población que se desempeña en el sector ganadero y agrícola, organizaron el “Día del Fuego” el 10 de agosto, destinado a despejar hectáreas de la zona amazónica para poder desempeñarse en sus prácticas.

Referente a todos los inconvenientes que ha sufrido el territorio amazónico, Acevedo (2020) brinda un análisis detallado en cuanto a la estructura del Tratado de Cooperación Amazónico y como este evolucionó en la Organización del Tratado de Cooperación Amazónico (OTCA) en 1995. Junto con ello, evaluó cuáles fueron las dificultades que tuvo la organización para hacerle frente a esta situación. De este estudio se pueden destacar varios elementos fundamentales para entender a fondo cuál fue el actuar de la organización encargada de salvaguardar la sanidad del Amazonas y el motivo que explica por qué se dio de esa manera.

En primer lugar, se trae a colación a Bórbely (2014) y su interpretación del desarrollo estructural de la organización en tres etapas: etapa de defensa-proteccionismo sobre la soberanía amazónica en posesión Estatal (1978-1989); etapa de integración regional y colaboración dentro del territorio amazónico (1989-1994); etapa de institucionalización del tratado o transmutación de tratado a organización (1994-2002). Esta línea de tiempo ofrece un contexto bastante amplio sobre cómo fueron evolucionando las primeras disposiciones presentes dentro del primer tratado internacional que abordaba al Amazonas, que podrían integrarse en el derecho internacional.

En segundo lugar, Acevedo hace un estupendo análisis referente a los artículos que componen las bases fundamentales bajo las cuales se rigen la de la organización amazónica.

Logra agrupar los artículos en dos grupos. El primero grupo (Los artículos IV, XVI y XVIII), son comprendidos por el autor como aquellos que ratifican la presencia y defensa de un elemento que, al parecer, ha estado presente desde los inicios de la que, se supone, es la máxima organización encargada de promover, salvaguardar y desarrollar el uso racional de los recursos que ofrece el Amazonas: la defensa de la soberanía Estatal frente a los territorios amazónicos que están presentes en las fronteras de cada uno de los países miembros y su libertad. El segundo grupo (Los artículos I, VII, IX, XI, XIII, XIV y XV), cataloga aquellos artículos que le dan validez a la organización en cuanto a ser un organismo multilateral que se enfoca en la cooperación entre los Estados miembros.

En tercer lugar, el autor menciona que la cuestión frente a este tema radica en el hecho que dentro de la estructura articulada de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónico no existe un apartado que delegue responsabilidades o dictamine directrices que se deben tomar en cuenta al momento en que se presenten desastres dentro del territorio amazónico en general. Como se vio anteriormente, la organización centra gran parte de sus bases operativas a respetar la soberanía y la cooperación Estatal, aunque este último aspecto no siempre está presente y depende de los intereses que tengan cada uno de los miembros. Junto con esto, también se puede agregar no existen acciones punitivas dentro del tratado cuando alguno de sus miembros no respete lo establecido en el mismo.

Al momento de analizar los elementos presentes en cada uno de los estudios presentados hasta ahora, se puede evidenciar la presencia del derecho internacional, empleado por medio de tratados que son establecidos por organizaciones internacionales, que sirve como elemento regulador el derecho del mar y los terrenos selváticos amazónicos. Lo anterior da a entender que existe una relación entre la teoría del liberalismo de las relaciones internacionales, más

específicamente la corriente que hace referencia al liberalismo institucional, y los Bienes Públicos Globales.

De acuerdo con Frasson-Quenoz (2015), esta corriente del liberalismo se enfoca en el análisis de las instituciones, definidas como organizaciones que rigen a los Estados y sus acciones en ciertas áreas específicas del entorno internacional por medio del establecimiento de normas. Frente a esto, Prado (2021) menciona que, en efecto, las instituciones se pueden interpretar como mecanismos normativos de las relaciones internacionales que pretenden influir en la conducta de sus actores, además de que promueven y mejoran la cooperación internacional, haciendo que esta perdure a través del tiempo.

Este último explica que existen ciertos parámetros a tener en cuenta al momento de hablar acerca de la participación de actores dentro de las instituciones. Debe existir sinergia de objetivos y metas propuestas si se quiere afirmar que existe una verdadera disposición soberana y voluntaria por parte de los actores en tomar partido en las instituciones. La inclinación por aceptar dicha normativa internacional nace de la iniciativa de obtener resultados eficientes y eficaces en los temas que comparten los actores pertenecientes las instituciones. Una vez manifestado el deseo de pertenecer a una institución internacional, esta debe oficializarse si quiere ejercer su normatividad frente a los actores que la componen. Es en este punto, agrega que Keohane (1989) menciona la existencia tres formas en las que se manifiestan las instituciones:

Organizaciones Intergubernamentales. Este grupo se conforma por organismos internacionales de carácter burocráticos que son creados por gobiernos nacionales, los cuales buscan alcanzar un objetivo en concreto. Cuentan con una variedad de reglas establecidas para sus miembros, ya sean estos individuos o grupos, por lo que tiene la capacidad de monitorear y

reaccionar sobre la actividad de los participantes, de la misma manera que pueda designar responsabilidades sobre los Estados miembros. Estos, de acuerdo con Prado, se pueden dividir en organismos intergubernamentales globales, regionales o subregionales. La Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización de Estados del Atlántico Norte (OTAN) o la Organización de Estados Americanos (OEA), son solo ejemplos de los tipos de organizaciones que pueden entrar en esta clasificación.

Regímenes Internacionales. Se definen como el conjunto de reglas o normas explícitas configuradas con el fin de atender temas específicos que pueden involucrar a actores públicos, privados o mixtos. Cuenta con una flexibilidad en cuanto al cumplimiento del reglamento establecido, ya que sus normas no son de estricta obligatoriedad, sino que, por el contrario, se puede decir que no son vinculantes. Pretenden incidir en el comportamiento de quienes los establecen por medio de la promoción de actividades que impacten temáticas determinadas. Normalmente, suelen ser el resultado de tratados nacionales, pero se pueden establecer de diversas formas. El régimen del Derecho al Mar, establecido por medio de negociaciones avaladas por Naciones Unidas en 1970, es un claro ejemplo de lo expresado con anterioridad.

Convenciones. Son prácticas internacionales y normas informales que tienen sus bases en el cumplimiento de reglas y comportamientos implícitamente establecidos por la costumbre. Son especialmente apropiadas para situaciones de coordinación en las que redundan en interés de todos comportarse de una determinada manera siempre que otros también lo hagan.

Dentro del estudio de los BPG, se puede evidenciar que, tanto el Canal de Suez como la Selva Amazónica, hacen parte de temas fundamentales que conciernen a la comunidad internacional, cuya gestión se formalizó por medio de los tratados que dieron origen a la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho al Mar y a la Organización del Tratado de

Cooperación Amazónica (OTCA). Cada uno de estos tratados atribuye responsabilidades específicas a los Estados firmantes o miembros, comprometiéndolos a hacer uso pacífico y cooperativo de los mares y de las selvas amazónicas. Por lo que queda claro que, para poder dar respuesta a la pregunta de investigación, es necesario dar un análisis a los documentos oficiales que dictaminan dichas responsabilidades.

METODOLOGÍA.

La investigación se realizará bajo el análisis documental desde una perspectiva cualitativa, enfocándose en la revisión de documentos oficiales; en este caso se revisarán los tratados bajo los cuales se rigen la OTCA y la OMI. Para este análisis es pertinente aplicar una decodificación de los documentos ya mencionados, teniendo en cuenta el modelo investigativo presente en la Teoría Fundamentada. Vives y Sutton (2021), establecen que, dentro de este enfoque inductivo, cuya implicación radica en pasar de los datos específicos a la generalidad, es posible llegar a conclusiones más generales del tema de estudio. Este método implica la clasificación de los datos empíricos dentro del área de estudio, lo que permite incrementar la comprensión del tema y generar más conocimiento.

En primer lugar, se debe establecer cuál es importancia del Canal de Suez y la selva del Amazonas en el sistema internacional. Para ello, resulta clave realizar un estudio inductivo que enlace la importancia de estos dos elementos con el escenario internacional, lo que puede permitir establecerlos como BPG con base al desarrollo conceptual que se mencionó anteriormente. Esto determinará el grado de importancia y de sensibilidad que tienen los actores frente a los BPG que están bajo el análisis de estudio. Además, se hará una descripción de los sucesos en cuestión, agregando comentarios de cuáles fueron las afectaciones que generaron estos desastres. Esto genera la necesidad de exponer el surgimiento de dichos elementos, junto con una breve historia que mencione y evolución, al mismo tiempo que se expone su situación al momento en que se vieron afectados. Lo anterior tiene como fin vislumbrar cuál ha sido su participación en cuanto al beneficio y suministro universal, lo que determina su importancia como BPG.

Una vez terminada esta parte, debe decodificarse abierta e inductivamente. Para ello, se empleará el uso del *Software* ATLAS.ti 9, el cual permite realizar análisis cualitativo de textos, videos o fotografías, por medio del establecimiento de códigos, categorías, memos, etc. En este caso, en el programa se incorporarán los siguientes documentos: La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982), más específicamente el apartado III, el cual menciona las disposiciones frente a los estrechos utilizados para la navegación internacional, y el Tratado de Cooperación Amazónico (1978). Para realizar la decodificación abierta, se tomarán en cuenta los comentarios de Vives y Sutton frente a las características de dicha decodificación:

- Segmentar los datos.
- Establecer el nivel de detalle: línea por línea, oración por oración, párrafo por párrafo, un caso.
- Asignar códigos (conceptos) al nivel de detalle seleccionado.
- Analizar el texto repetidamente con preguntas: qué, quién, cuándo, para qué, por qué.
- Agrupar la gran cantidad de códigos en categorías acordes con los descubrimientos relevantes para la pregunta de investigación (p.102).

Esta decodificación permite sumergirse en los documentos para identificar dimensiones o temas significativos para los productores de cada mensaje (Abrahamson, 1986). La apropiación de los tratados y convenciones permitirá evidenciar bajo qué enfoques se rigen las bases operacionales y jurídicas de cada una de las organizaciones.

La investigación es novedosa en cuanto al estudio de los actores y su proceder frente a la vulneración de elementos que dentro de la misma se consideran como BPG. Es por ello que todo

el proceso descrito anteriormente se soporta bajo la investigación exploratoria, donde se emplea la revisión de literatura en cuanto al sistema internacional y los BPG, abarcando su origen, historia y evolución dentro del propio escenario propuesto, con el fin de dar una primera aproximación investigativa que englobe los procesos por los cuales existen o no protocolos de salvamento de los BPG.

CAPÍTULO 1: La Importancia de los Bienes Públicos Globales En El Sistema Internacional

Canal de Suez: Bien Público Global Marítimo.

Pues bien, la discusión respecto al posicionamiento del Canal de Suez dentro de la categoría de los BPG sienta sus bases en la utilidad que ofrece este canal fluvial para el comercio marítimo internacional. Calabozo (1998), ha determinado que el Canal de Suez no solo es la ruta más corta entre Europa y los océanos Índico y Pacífico, sino que constituye, al mismo tiempo, una de las rutas marítimas con más tráfico en todo el océano. A la par, Pagnucco (2021) menciona la crucial importancia que tiene el canal para unir Oriente y Occidente. Por lo cual se podría evidenciar que el Canal de Suez es la ruta más eficaz para conectar el comercio entre Asia y Europa, así como una de las más importantes para el mundo entero.

En cuanto a qué es lo que transita en el Canal de Suez, Calabozo (1998), menciona que entre los elementos que más transitan por el canal están los productos metalúrgicos, cereales, las féculas, los almidones y los productos energéticos como lo son el petróleo y el carbón. Pagnucco (2021) agrega que en la actualidad fluye a través del canal el 12% de la economía mundial. Estos últimos son provenientes del cercano oriente y tienen como objetivo puertos en el Mediterráneo y del Atlántico. Es por ello que el autor hace especial énfasis en la importancia del canal como “(...) uno de los puntos fundamentales para la seguridad energética global y los suministros de materias primas y mercancías” (p. 19), por lo que lo vuelve un elemento crucial dentro de cadenas de suministros globales. Aquí se destaca la importancia del canal como vía marítima

efectiva para el comercio internacional, sobre todo desde su “segunda inauguración” el 17 de noviembre de 1869 (Otero & Pulido, 2020).

Ahora bien, si se retoma la noción de que el Canal de Suez es administrado por una entidad que trata de ser lo más independiente posible del Egipto, se puede intuir que el objetivo de esa separación de soberanía es evitar que el canal esté en disposiciones total del Estado egipcio. Esto cobra relevancia si se tiene en cuenta que el bloqueo de este canal puede causar que la política exterior de un país, que se encuentra cientos de kilómetros alejado de las fronteras de Egipto, se vea entorpecida. China, una de las economías más grandes en la actualidad, ha centrado sus esfuerzos en incrementar la cooperación internacional por medio de la iniciativa de la Franja y la Ruta o “Belt and Road Initiative”. Peña (2019), explica que esta iniciativa de política internacional centra sus esfuerzos en emplear la tradicional ruta de la seda china o “Silk Road Economic Belt” (SREB) y la Ruta marítima de la seda del siglo XXI o “21st Century Maritime Silk Road” (MSR) para afianzar lazos económicos y poder conectar China con África y Europa. Junto con esto, Peña (2019) especifica que cada una de las rutas tiene diferentes enfoques:

Accordingly, the SRB links the western and central regions of China and western Europe via Central Asia, West Asia, the Middle East and Eastern Europe through six economic corridors: the new Eurasia Land Bridge, the China-Mongolia-Russia, China-Central Asia-West Asia, China-Indochina Peninsula, China-Pakistan and, Bangladesh-China-India-Myanmar. While the MSR was originally designed to go from the Chinese coast to Europe through the South China Sea, the Indian Ocean, the Suez Canal and the Mediterranean Sea (p. 25).

Si se tiene en cuenta que, de acuerdo con las palabras pronunciadas por Sekimizu, secretario general de la OMI del 2012 al 2016, más del 90% de la economía mundial es soportada por el transporte marítimo, además que China, para el año 2019, fue el indiscutible líder en cuanto a exportaciones mundiales, cuyas cifras fueron de más de USD 2.499 mil millones (Lozano, 2021), se puede afirmar que China depende del Canal de Suez para llevar a cabo su ambiciosa empresa. Por ello, de acuerdo con Lee & Wong (2021), el bloqueo del canal entorpeció enormemente esta estrategia de desarrollo con enfoque internacional, ya que el gigante asiático tiene inversiones en más de 70 países y en diversas organizaciones internacionales, y debe emplear su fuerza de transporte marítimo para lograr sus objetivos políticos internacionales.

Lo anterior ejemplifica la importancia que tiene el Canal de Suez para la economía y los grandes impactos que se generan desde este punto geoestratégico, se hace evidente que sobre él recaiga un peso importante respecto al funcionamiento de la economía mundial y un gran interés en cuanto a su control por parte de los actores internacionales. Además, como trae grandes beneficios económicos, agregando que puede impactar directa e indirectamente a diversos actores del sistema internacional, se puede inferir que cumple con los elementos necesarios para ser catalogado como un BPG de primera generación.

El Amazonas y la Importancia de las Zonas Selváticas:

Dentro de la clasificación de los bienes públicos globales, como ya se mencionó anteriormente, se han establecido dentro de la segunda generación aquellos bienes que integren elementos medioambientales, tal como lo son los océanos, la biodiversidad, los recursos

minerales, atmósfera e incluso monumentos, por lo que dentro de esta generación se podría decir que interactúan elementos sociales, culturales y naturales. Teniendo en cuenta esta clasificación, se podría establecer como un BPG de segunda generación, y de importancia incomparable, a la selva tropical del Amazonas.

Este territorio abarca una superficie tropical que cubre poco más de 7,8 millones de kilómetros cuadrados. Cuenta con una gran variedad de cuencas hidrográficas, las cuales atraviesan 8 países. Dentro del mismo habitan 33 millones de personas aproximadamente, entre los cuales se encuentran 385 pueblos indígenas. Además de que representa la cuna de una cantidad de recursos que aporta gran importancia a la biodiversidad del planeta:

(...) alberga cerca de la mitad de la biodiversidad del planeta y es un importante proveedor de bienes y servicios ecosistémicos, crítico a nivel climático y para el funcionamiento de los ecosistemas a nivel local, regional y global. (Collen, 2016, p. 3).

De igual forma, Sohr (2019) menciona que esta región genera poco más del 20% del oxígeno de todo el planeta, por lo que no es de extrañar que se le suela denominar como el pulmón del mundo. Al mismo tiempo, Muñoz (2016) resalta como un elemento fundamental que el Amazonas “Como factor más importante contiene el 20% del agua dulce del mundo, recurso que es vital para la subsistencia del ser humano”.

Referente a este tema, Andrade (1990) establece que es la misma zona selvática es una gran “trampa” de carbono que modifica gran parte del dióxido de carbono almacenado en la atmósfera terrestre, por medio de la fotosíntesis, en moléculas orgánicas, al mismo tiempo que la

recicla gran parte del agua dentro de sus procesos naturales, aportando grandes beneficios a la lucha contra el calentamiento global:

Estudios con isótopos radioactivos han demostrado que en promedio, un 50% de la precipitación pluvial de cualquier lugar de la cuenca amazónica, está compuesto por agua que viene directamente del océano y otro 50% por agua que ha sido devuelta a la atmósfera por la misma selva. Es decir, que si no existiera el bosque, muchos lugares de la Amazonia recibirían en promedio 50% menos de lluvia, estarían privados de un aporte de lluvia que, al no ser retenido y evapotranspirado por las aguas, habría sido devuelto directamente por la escorrentía a los cursos de agua (p. 5).

Este territorio, además, aporta al fortalecimiento de las economías de los países que abarca. Jiménez (2021), hace un listado dentro del cual describe como la minería, centrada en la selva del Amazonas, tiene beneficios dentro de las economías de los países que lo conforman:

- En Colombia se puede ver como esta actividad aporta el 2% del PIB, donde se generan 350.000 de empleos directos y 1'000.000 de empleos indirectos. Esta actividad favorece los sectores de educación, salud, construcción de puentes, acueductos, redes eléctricas y demás servicios públicos.
- En Brasil esta actividad aporta un 10% al PIB, debido a que el territorio amazónico que está bajo su jurisdicción es uno de los más ricos en materiales tales como oro, níquel, aluminio, bauxita, cobre, fosfatos, hierro, niobio, esmeraldas, diamantes, potasio entre otros. Acá se generan un total de 729.000 empleos directos y 3.000.000 de pesos indirectos.

- El Perú recibe un aporte del 10% de su PIB, creando 400.000 empleos directos y 700.000 empleos indirectos. Cabe resaltar que en esta actividad se extrae plata, cobre, zinc, estaño, plomo y oro.
- Ecuador se encuentra en un proceso de descubrimiento de minerales dentro de su apartado amazónico, por lo que el aporte de esta actividad a su economía PIB paso de ser del 1.7% en el 2017 a 4% para el 2021. Esto repercute en la aparición de más de 30.000 empleos directos e indirectos en el país, recaudando más de 800 millones de dólares en impuestos que se destinan a la inversión social del país.
- En Bolivia se destaca un aporte de más de 235 millones de dólares en el año 2017, donde la extracción de zinc, plata, plomo, estaño, cobre y oro son fundamentales para la creación de 136.848 empleos directos y 821.000 empleos indirectos, estableciendo esta actividad como la segunda más importante para el país.
- Venezuela cuenta con cuotas altas de petróleo, oro, hierro, bauxita, carbón, arcilla, arena, caliza, feldespato y sílice. A pesar de las altas reservas de estos minerales, la minería solo representa un 1.07% del PIB del país, debido a que no cuenta con aliados estratégicos y compradores potenciales.

Recogiendo todo lo dicho anteriormente, es indudable que el Amazonas es una zona de gran importancia tanto para la humanidad como para el planeta en general. Los beneficios que trae consigo son bastante extensos y tienen la capacidad de llegar a diferentes fronteras. Tal vez el impacto que genere a diferentes esferas sociales alrededor del globo no sea tan evidente, sobre todo en las zonas que están más alejadas de este ecosistema, pero esto no significa que no existan. Una mala gestión de este territorio por parte de los Estados que tienen dentro de sus

fronteras bosques amazónicos, puede desembocar en que la calidad de vida a nivel general se vea disminuida notablemente.

CAPÍTULO 2: Disposiciones Dentro del Derecho Internacional para la Gestión del Canal de Suez y la Selva del Amazonas.

Ya se habló de la importancia tanto del Canal de Suez como de la selva del Amazonas dentro del sistema internacional, cuyos aportes sobresalen a tal punto que se convierten en herramientas imprescindibles para el desarrollo y funcionamiento de la economía moderna y del bienestar internacional. El punto focal de la discusión que se va a desarrollar a partir de este momento debe centrarse en los elementos presentes de los tratados internacionales que abordan las disposiciones y gestión de estos BPG. Es de gran utilidad, antes de analizar los componentes del derecho internacional frente a estos elementos, mencionar brevemente bajo que sucesos se empiezan a gestar la discusión referente a la existencia de componentes que aportan grandes beneficios al escenario internacional.

Todo esto empieza con la Organización de las Naciones Unidas para Educación, La Ciencia y la Cultura (UNESCO) y su objetivo de gestionar todas las responsabilidades que implican el cuidado de elementos o lugares lo suficientemente importantes como para ser reconocidos como patrimonio de la humanidad, cuya herencia debe asegurarse para las futuras generaciones. Para ello, la UNESCO celebró el 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972, en su 17ª reunión en París, la Convención Para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, donde se definen los elementos clave de los patrimonios culturales y naturales. Este evento, junto con el Acuerdo de 1979 sobre la utilización del espacio extra-atmosférico y la Convención de las Naciones Unidas el Derecho al Mar de 1982, consagran los acuerdos internacionales donde se empiezan a discutir acerca de la identificación de los bienes internacionales (Pureza, 1982).

Con el desligamiento de propiedad de aquellos elementos o lugares que la humanidad considere cruciales, ya sea por la importancia que aporta a la diversidad de la tierra o por el valor cultural excepcional que se le ha dado dentro de la noción humana, se busca mitigar un posible uso abusivo o explotación que impida el acceso y herencia a generaciones presentes y futuras. Estos elementos reflejan la *res communis* (Cosa común) y la *res nullius* (Cosa sin dueño) heredados dentro del Derecho Romano (Tello, 2012).

A lo largo del siglo XX se intentó generar esa responsabilidad e inclusión de lo que el sistema internacional emplea para sus intereses a través del Derecho Internacional, cuyas fuentes fundamentales se basan en los tratados y la costumbre internacional. Los tratados son “todo acuerdo concluido entre dos o más sujetos de Derecho Internacional” (Seara, 2005, p. 69). Estos han determinado las bases fundamentales de la manera en la que se debe proceder en el sistema internacional, ya que existen tratados entre dos o más partes que pueden generar normas a cumplir para terceros (Seara, 2005).

Ya que se tiene en cuenta lo dicho anteriormente, lo siguiente que se debe hacer es hablar acerca de los tratados dentro de los cuales se mencionan el cuidado, responsabilidad y disposición de las vías fluviales y los territorios amazónicos. Para ello, se retomaría la ya mencionada Convención de las Naciones Unidas de los Derechos del Mar de 1982 junto con el Tratado de Cooperación Amazónico de del 3 de julio de 1978.

La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar.

Para empezar, el aspecto normativo de libre navegación ejercida institucionalmente se dio en la Convención de los Derechos del Mar en 1982. Este documento intenta abordar bastantes elementos frente a lo que tiene que ver al uso y explotación de los océanos y sus implicaciones,

todo dentro del derecho internacional. El objetivo acá no es abordar la totalidad del documento. Únicamente se tomará en cuenta el apartado III que habla de los Estrechos Utilizados para la Navegación Internacional, ya sean naturales o artificiales.

Se decodificaron los doce artículos de este apartado, tomando como códigos cada uno de los conceptos que permitirían la comprensión de las disposiciones presentes en cuanto a la navegación y cuidado de los estrechos fluviales. De este ejercicio se generaron más de 47 códigos como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1.

Códigos del Apartado “Estrechos Utilizados Para la Navegación Internacional”

<i>Código</i>	<i>Enraizamiento</i>	<i>Densidad</i>
<i>Estado</i>	<i>10</i>	<i>17</i>
<i>Estrecho</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
<i>Reglamento</i>	<i>2</i>	<i>10</i>
<i>Buques</i>	<i>6</i>	<i>8</i>
<i>Cooperación</i>	<i>2</i>	<i>8</i>
<i>Navegación</i>	<i>8</i>	<i>5</i>
<i>Desembarco</i>	<i>1</i>	<i>5</i>
<i>Embarco</i>	<i>1</i>	<i>5</i>
<i>Internacional</i>	<i>9</i>	<i>4</i>
<i>Paso</i>	<i>8</i>	<i>4</i>
<i>Seguridad</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<i>Mar</i>	<i>7</i>	<i>3</i>

<i>Derecho</i>	4	3
<i>Dar a Conocer</i>	1	3
<i>Vías</i>	1	3
<i>Organización Internacional</i>	1	2
<i>Leyes</i>	1	2
<i>Jurisdicción</i>	2	2
<i>Zona Económica</i>	5	2
<i>Régimen</i>	2	2
<i>Libertad</i>	1	2
<i>Control</i>	2	2
<i>Producto</i>	1	2
<i>Persona</i>	1	2
<i>Moneda</i>	1	2
<i>Prevención</i>	2	2
<i>Soberanía</i>	3	2
<i>Autoridad</i>	1	1
<i>Autorización</i>	1	1
<i>Designar</i>	1	1
<i>Contaminación</i>	2	1
<i>Hidrocarburos</i>	1	1
<i>Pesca</i>	1	1
<i>Obstaculizar</i>	2	1

<i>Suspensión</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Fuerza</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Independencia</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Política</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Peligro</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Convención</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Amenaza</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Daño</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>Mantenimiento</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>Ayuda</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>Responsabilidad</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>Tráfico</i>	<i>1</i>	<i>0</i>
<i>Reducción</i>	<i>1</i>	<i>0</i>

Código	Enraizamiento	Densidad
Estado	10	17
Estrecho	10	11
Reglamento	2	10
Buques	6	8
Cooperación	2	8
Navegación	8	5
Desembarco	1	5

Embarco	1	5
Internacional	9	4
Paso	8	4
Seguridad	2	3
Mar	7	3
Derecho	4	3
Dar a Conocer	1	3
Vías	1	3
Organización Internacional	1	2
Leyes	1	2
Jurisdicción	2	2
Zona Económica	5	2
Régimen	2	2
Libertad	1	2
Control	2	2
Producto	1	2
Persona	1	2
Moneda	1	2
Prevención	2	2
Soberanía	3	2
Autoridad	1	1
Autorización	1	1

Designar	1	1
Contaminación	2	1
Hidrocarburos	1	1
Pesca	1	1
Obstaculizar	2	1
Suspensión	1	1
Fuerza	1	1
Independencia	1	1
Política	1	1
Peligro	1	1
Convención	1	1
Amenaza	1	1
Daño	1	0
Mantenimiento	1	0
Ayuda	1	0
Responsabilidad	1	0
Tráfico	1	0
Reducción	1	0

Nota. La tabla muestra los códigos presentes en el apartado III de la Convención de los Derechos del Mar, junto con el número de veces que aparece dicho código en el documento (Enraizamiento) y la profundidad semántica del mismo (Densidad). Elaboración Propia.

Con relación a los códigos generados, se puede evidenciar que existen diversos conceptos que se repiten bastante dentro del documento, al mismo tiempo que tienen diversas conexiones o relaciones entre sí, las cuales se han establecido de la siguiente manera:

- Contradice
- Es causa de
- Es parte de
- Es una propiedad de
- Está asociado con
- Obedece a

Lo ideal es ir de lo más específico a lo más general, para comprender a detalle de qué manera están compuestas las ideas que quiere dar a conocer el documento. A raíz de ello, es posible determinar categorías que permitan establecer el nivel de conexión y el tipo de relación que tiene un código con los demás. Si se toma en cuenta los códigos con más grado de incidencia, se pueden generar las siguientes categorías

Estado

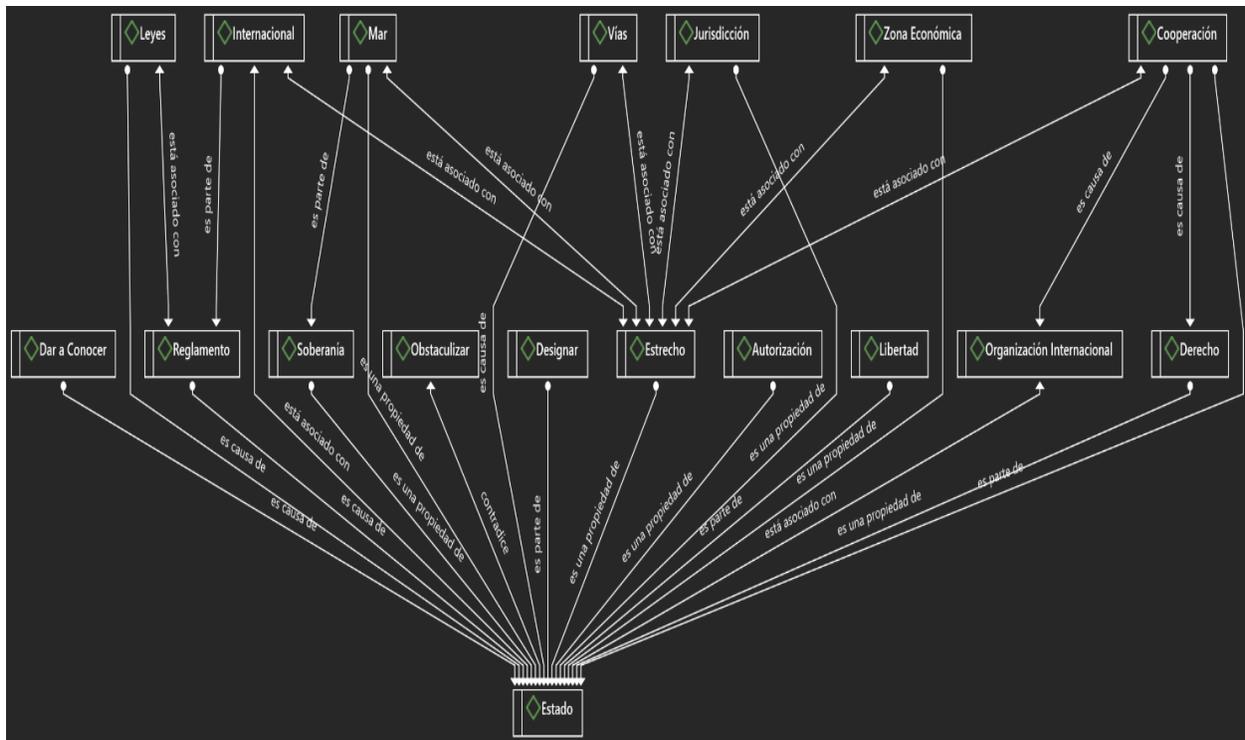
Al analizar cada uno de los códigos, representadas acá por redes gráficas, como se ve en la figura 3, que manifiestan las conexiones existentes de cada uno de los códigos, se puede apreciar como el código “Estado” emerge como una categoría fundamental dentro del documento, resultando ser la más importante dentro del apartado III de la convención. Esto se logra evidenciar debido a que, a raíz de esta, surgen otras categorías y conexiones. Está presente en 4 de las 5 categorías más relevantes, aparte de la suya, lo que implica que su presencia tiene

un impacto fundamental en lo establecido en las disposiciones del documento frente a los estrechos fluviales.

Lo anterior encuentra su fundamentación en el comienzo del apartado, más específicamente refiriéndose al artículo 34 de la convención, el cual deja en claro el hecho de respetar la soberanía estatal frente a los estrechos utilizados para la navegación. Claro está que, junto con ello, menciona que esa soberanía también debe ejercerse teniendo en cuenta el derecho internacional y los arreglos que se alcancen en la misma convención:

1. El régimen de paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional establecido en esta Parte no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas que forman tales estrechos ni al ejercicio por los Estados ribereños del estrecho de su soberanía o jurisdicción sobre tales aguas, su lecho y su subsuelo y el espacio aéreo situado sobre ellas.
2. La soberanía o jurisdicción de los Estados ribereños del estrecho se ejercerá con arreglo a esta Parte y a otras normas de derecho internacional.

Figura 3

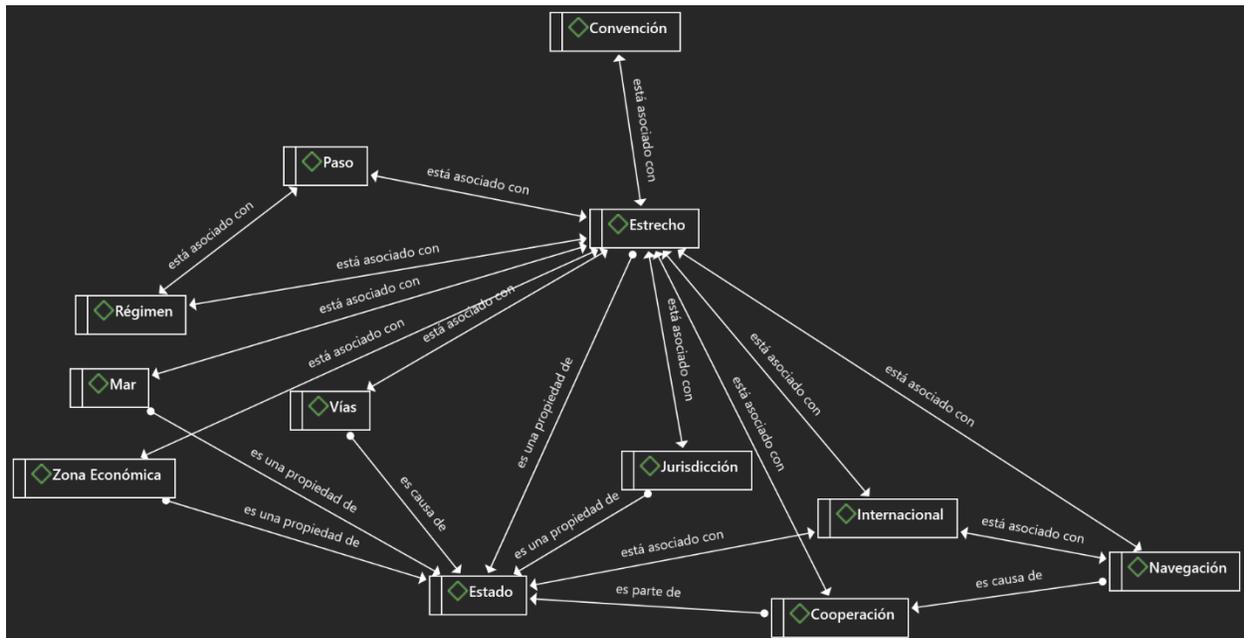


Estrecho

Este se podría decir que es el elemento y tema principal del apartado III de esta convención, y que se representa en la figura 4, por lo que también surge como una categoría relevante dentro del documento. Toda la reglamentación y disposiciones van dirigidas a que se pueda emplear el derecho de paso inocente por los diferentes estrechos que existen en el planeta. A pesar de que siguen estando bajo jurisdicción Estatal, si se acepta el tratado, se debe asegurar el derecho al paso seguro por parte de los firmantes, como lo estipula los apartados 2 y 3 del artículo 38:

1. En los estrechos a que se refiere el artículo 37, todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación.
2. Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado.

Figura 4.



Reglamento

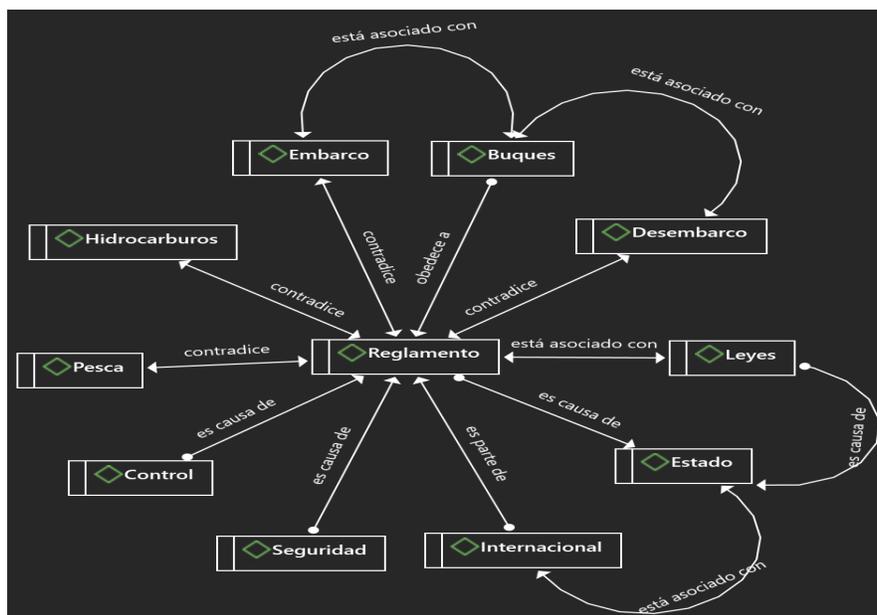
El establecimiento de normas y reglamentos para asegurar el paso seguro a través de los estrechos fluviales es una responsabilidad fundamental que recae en los deberes del Estado firmante de la convención. Dichas normas deben estar encaminadas con el fin de evitar que se realicen actividades delictivas que tengan impacto negativo en el goce de los derechos del mar, como lo sería las actividades que contaminen las aguas del estrecho.

El surgimiento de esta categoría, que se representa con la figura 5, implica que existe control por parte del Estado para la regular ciertas disposiciones dentro de la administración del estrecho. A pesar de ello, tiene que existir la seguridad de que las leyes que se dictaminen vayan en concordancia con el derecho internacional:

1. Con sujeción a las disposiciones de esta sección, los Estados ribereños de estrechos podrán dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos, respecto de todos o algunos de los siguientes puntos:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo de conformidad con el artículo 41;
- b) La prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas;
- c) En el caso de los buques pesqueros, la prohibición de la pesca, incluida la reglamentación del arrumaje de los aparejos de pesca;
- d) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios de los Estados ribereños de estrechos.

Figura 5

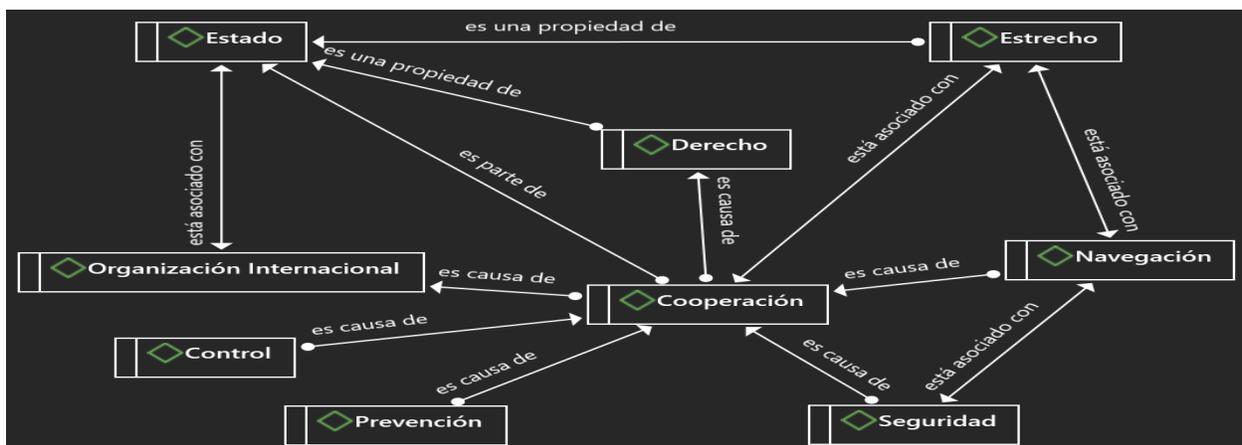


Cooperación

Es a raíz de la cooperación que se esperaría que surja el escenario internacional idóneo para que se manifieste el justo derecho de paso y navegación segura por medio de los estrechos marítimos. Esta categoría, expresada en la figura 6, determina que la seguridad de navegación dentro del estrecho solo se puede lograr si existe cooperación entre usuarios y gestores del estrecho o canal. De acuerdo con el artículo 43, se estima que esta cooperación fuera recíproca por el Estado ribereño y los Estados que hagan uso de la vía fluvial. De esta manera, se propone que el mantenimiento y la salvedad del canal no recaiga únicamente por parte del Estado ribereño:

Los Estados ribereños de un estrecho no obstaculizarán el paso en tránsito y darán a conocer de manera apropiada cualquier peligro que, según su conocimiento, amenace a la navegación en el estrecho o al sobrevuelo del estrecho. No habrá suspensión alguna del paso en tránsito.

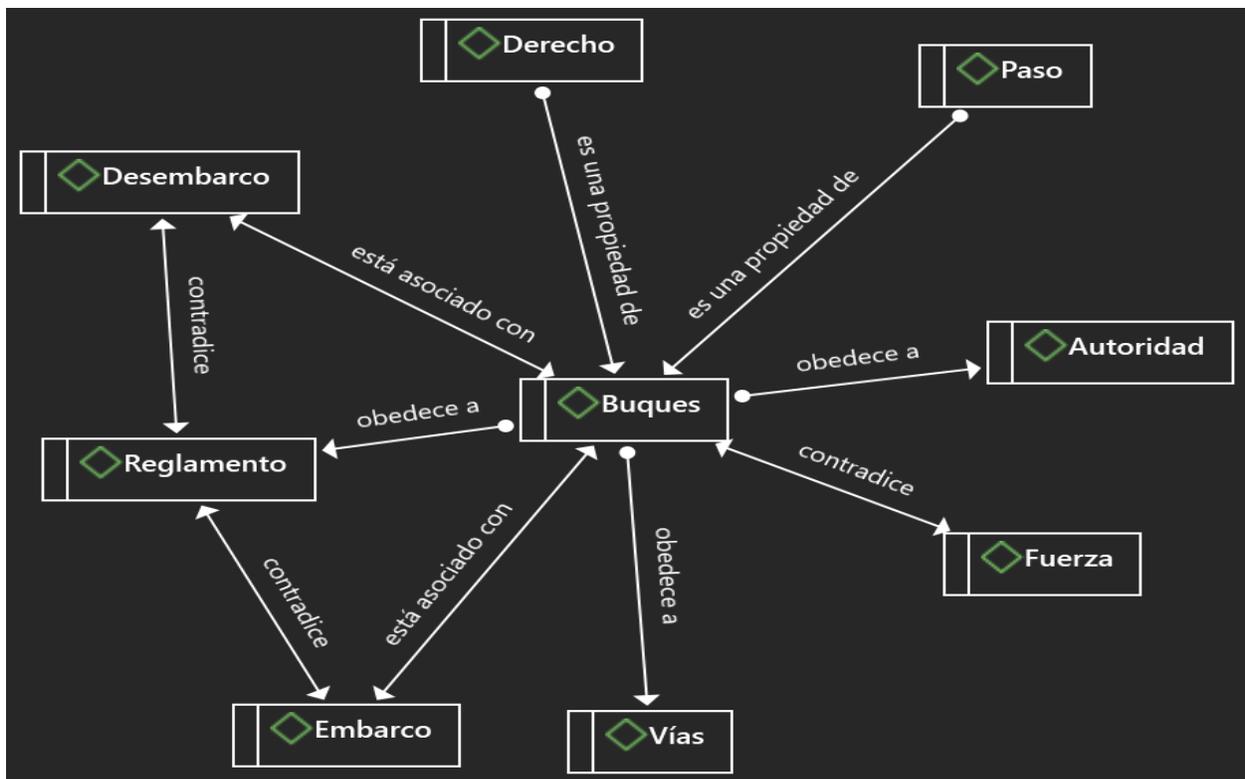
Figura 6



Buques

Esta categoría es la más específica dentro del grupo categórico aquí propuesto, y que la figura 8 expresa adecuadamente, ya que la gestión del Estado frente a los estrechos fluviales, el establecimiento de una reglamentación y animar a que exista una cooperación la entre los Estados van destinadas a que los buques, como representantes de los intereses de los actores internacionales, tengan derecho de navegación libre y seguro dentro de los canales fluviales.

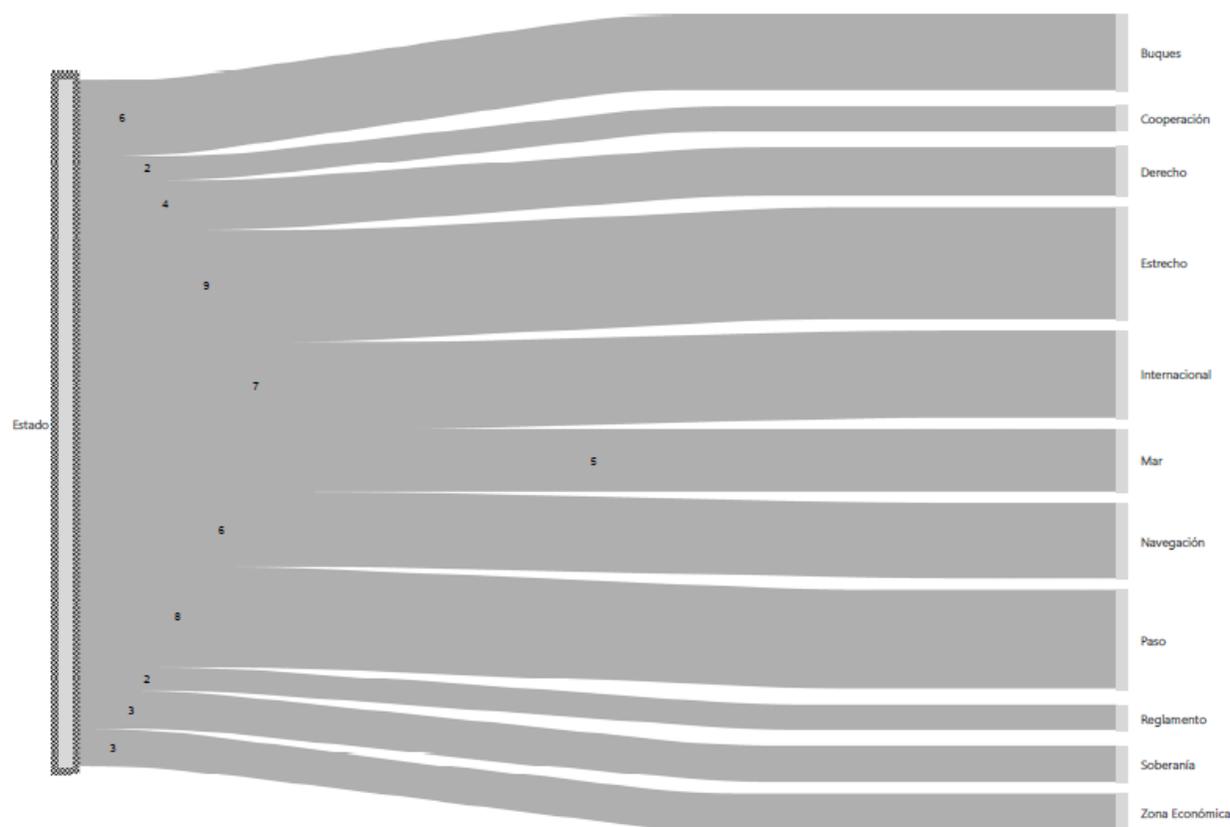
Figura 8



Una vez finalizada la decodificación del documento, es posible hacer el análisis de co-ocurrencias entre los códigos y las categorías presentes en el documento para dar un análisis final. Teniendo en cuenta que del ejercicio anterior se ha establecido que el código con mayor presencia dentro del documento es “Estado”, sería pertinente ver de qué manera se co-ocurre con las demás categorías ya analizadas. Para ello, el siguiente diagrama Sankey será de gran utilidad:

Figura 9

Diagrama Sankey de Co-ocurrencias código “Estado”.



Nota. El diagrama Sankey permite ver de manera gráfica el nivel de co-ocurrencias presentes entre el código “Estado” con los demás códigos pertinentes del documento. Elaboración Propia empleando el software Atlas.TI 9.

Esto permite evidenciar la siguiente conjetura: dentro de la convención se espera que el Estado destine gran parte de la energía o su atención al estrecho del cual tiene jurisdicción o

soberanía. Sobre la pregunta planteada referente al problema de investigación, se podría decir que destinar gran parte de la responsabilidad del estrecho únicamente al actor Estatal podría ser un impedimento para que los desastres que afecten a los estrechos fluviales, ya sean artificiales o naturales, se puedan resolver eficientemente.

Poniendo en consideración el análisis hasta acá hecho frente al caso de estudio, y de acuerdo a como ya lo menciona la SCA, la entidad encargada de la administración del canal responde, en primera instancia, al Estado al cual pertenece y no directamente al sistema internacional a través de una institución, como sugiere Aguilar, dejando así toda la responsabilidad de un Dominio Público Estatal (Zorio, 1989) que es usado por muchos Estados, así como por entidades privadas (Pagnucco, 2021) a un solo Estado. Y dicho Estado, al hacer uso del derecho de la soberanía, es el que determinará cómo se debe hacer frente ante las adversidades que puedan surgir en el futuro, escenario en el cual se pueden ignorar posibles ayudas internacionales que pueden ser de eficaces para la resolución del problema.

Es posible empezar por señalar cuál fue la reacción del sistema internacional al momento del bloqueo del Canal de Suez. Antes de empezar, es necesario aclarar aquí que el acarreo de mercancías por vía fluvial es un negocio en el que participan varios agentes, en especial empresas y compañías privadas. De acuerdo con Freire & Gonzales (2007), en el comercio marítimo participan las compañías dueñas de los barcos que los ponen bajo a arriendo, compañías que se encargan del armado del buque (capitán, tripulación, insumos, etc.) y que ponen a disposición dichos insumos a otras compañías denominadas como fletadores para que hagan “utilización económica” a cambio de un “flete” o impuesto que deben pagar al armador o fletante.

Ya con esto claro, la primera compañía en manifestarse fue Evergreen Marine Corp, compañía naviera que hace de fletador y operador del buque MS Ever Given (el causante del bloqueo). Dicha compañía comunicó que los dueños del buque, la compañía Shoei Kisen Kaisha, enviarían a dos equipos profesionales en rescate a apoyar al barco encallado, y quienes trabajarían en compañía del capitán del navío y del SCA. De igual forma, el SCA mencionó que había recibido una oferta de ayuda por parte de Estados Unidos, valorando al mismo tiempo la iniciativa del Estado Norteamericano en solventar el imprevisto (Foreman, 2021). En cuanto a las organizaciones internacionales públicas encargadas de regular los derechos marítimos, como lo es la Organización Marítima Internacional (OIM), se limitó a seguir el caso de cerca sin intervenir exhaustivamente. Más, sin embargo, sí envió sus felicitaciones a la SCA por sus esfuerzos ante la adversidad (SCA, 2021).

De igual forma, el SCA, después de que el Ever Given fuera rescatado, tomó la decisión de demandar a las compañías responsables de la gestión del barco por más de 916 millones de dólares, en reparación por los daños surgidos en el salvamento. Además, la justicia egipcia impidió que el barco y los marineros dejaran el canal hasta el pago de la multa (Pelicano, 2021). Al final se llegó a un acuerdo entre el SCA y Shoei Kisen Kaisha, donde se indemnizaron 550 millones de dólares, además de recibir un buque remolcador con capacidad de 75 toneladas (DW, 2021)

Hasta aquí se pone en evidencia cómo en este caso, cuya característica son sus repercusiones económicas, fueron las grandes multinacionales privadas, sobre todo las que estaban más directamente involucradas en el asunto, las que toman la iniciativa en intentar solucionar problema, puesto que serían primeras en ser afectadas directamente; como algunos Estados se pueden manifestar ofreciendo apoyo frente al problema, seguramente por los intereses

que tienen frente a las rutas en las que transitan grandes cantidades de insumos energéticos, y como las organizaciones internacionales públicas no participaron activamente.

Lo anterior pone en consideración lo siguiente: ¿Por qué persistió la falta de motivación por parte de entidades públicas en intervenir en este asunto cuyas connotaciones eran en gran medida económicas? Ya se ha señalado que en el caso del Canal de Suez la intervención se dificulta por la soberanía de Egipto sobre el Dominio Público Estatal; sin embargo, el ofrecer soporte en diferentes ámbitos, ya sean materiales, logística o de otro tipo, debería ser una de las prioridades principales de las organizaciones que se encarguen de regular el Derecho Internacional, en este caso, los Derechos del Mar y de libre circulación.

Para ir más a fondo, se podría indagar con respecto cómo es realmente el *modus operandi* de las organizaciones encargadas de regular el transporte marítimo y los Derechos del Mar. La OMI define una sus funciones como parte fundamental de su mandato:

(...) el deber de velar, en la medida de lo posible, por la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo. Para gestionar y mitigar los riesgos que puedan poner en peligro la protección marítima, la Organización elabora reglas y orientaciones adecuadas a través del Comité de seguridad marítima (MSC) con aportaciones del Comité de facilitación (FAL) y el Comité jurídico (LEG) (OMI, s.f.).

Además, de acuerdo con Ordás et al. (2012) y la propia OMI, existen códigos específicos que incluyen disposiciones adoptadas para abordar cuestiones relativas a la protección marítima. Dentro del capítulo XI -2 del Convenio SOLAS sobre Medidas especiales para incrementar la protección marítima se encuentra el Código internacional para la protección de los buques y de

las instalaciones portuarias (Código PBIP), que es un instrumento de carácter obligatorio para todos los países Parte en el Convenio.

El PBIP dicta diferentes directrices para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. En cuanto a la protección en estos dos ámbitos, de acuerdo con Ordás et al. (2012), se toman en cuenta las amenazas que surgen en la navegación, tales como los son las amenazas terroristas en general, la piratería y el robo a mano armada en el mar hacia los buques y hacia las entidades portuarias. Las entidades portuarias son las encargadas de adoptar el código y adaptarlo a su propio plan de protección de la instalación portuaria (PIIP). De igual forma, la OMI: “(...) a través de su programa de cooperación técnica y creación de capacidad, lleva a cabo diversas actividades nacionales y regionales, a fin de garantizar que el Código PBIP es implantado eficazmente por los Estados Miembros”, o a través de una evaluación de la protección de la instalación portuaria, cuya ejecución deberá ser realizada por el gobierno en donde esté situada la instalación portuaria.

Llegados hasta este punto, se pueden discutir diferentes aspectos en cuanto a la protección de marítima y como la vislumbra esta organización. En primer lugar, se puede concebir a la OMI como el ente generador de las herramientas cognitivas en cuanto a la protección de buques y de las instalaciones portuarias, centrándose, sobre todo, en amenazas por parte de perpetradores específicos (la amenaza terrorista y la piratería en el mar) y genera mecanismos de respuesta ante dichas amenazas. Sin embargo, en su código no toma en cuenta las amenazas surgidas a través de sucesos imprevistos y relacionados con bloqueos de vías de navegación. En otras palabras, no toma en cuenta los accidentes que pueden surgir en los diferentes ámbitos marítimos ni ha propuesto mecanismos de respuesta que den cabida a posibles soluciones.

En segundo lugar, la OMI se centra de manera muy resaltada en la protección de buques e instalaciones portuarias, pero deja de lado los cauces artificiales o canales, por lo cual deja el tema de protección y salvedad a la entidad encargada de gestionar el canal, quienes son los que destinan la mayor cantidad de energía para la administración de la vía marítima. El no tener en cuenta esas vías fluviales, que se han generado por la mano del ser humano para agregarlas a sus códigos vigentes, entorpece su función fundamental, más aún cuando estos canales son tan fundamentales para la economía mundial como ya se mencionó anteriormente.

Fueron precisamente estos dos aspectos los que estuvieron presentes durante la crisis del bloqueo del Canal de Suez en el año en que es escrito este documento. Al no existir los lineamientos necesarios para poder resolver el problema generado no por un perpetrador específico, sino por un error humano, además de darse en un escenario desconocido por las entidades internacionales que deben garantizar la seguridad de los viajes marítimos, la única alternativa que existió fue que las entidades que fueron las más directamente involucradas, las encarga dadas de resolverlo con lo que tenían a su disposición. Esa falta de lineamientos explicaría el porqué del fracaso de varios intentos por desbloquear el canal.

Por último, se podría añadir que, puesto que esta organización regula la seguridad de los mares y su libre tránsito, lo cierto es que evita participar en eventos que tengan repercusiones económicas o que se puedan interpretar como violación de la soberanía estatal. Ya se ha dicho que genera herramientas de acción para el buen funcionamiento de todo lo que engloba el derecho marítimo, y se puede evidenciar que el libre tránsito de buques mercantes está avalado por la convención de los Derechos del Mar de 1982. Pero se podría decir que su ámbito de acción no depende de las repercusiones económicas que se puedan generar en eventos como lo fue el bloque del canal, sino que depende de la vulneración de los derechos establecidos a través

de los tratados internacionales (Seara, 2005, p. 68); aunque en este caso no pudo ejecutar su labor efectivamente como ente regulador de los Derechos Marítimos por los motivos ya expuestos.

El análisis hecho hasta este punto frente al bloqueo que experimentó el Canal de Suez puso en evidencia una falla muy importante que presenta la organización internacional reguladora de los derechos del mar (OMI). Se vislumbra, además, la necesidad considerar los diferentes ámbitos que engloban el derecho internacional de los mares con el fin de generar mecanismos de respuesta a las diferentes amenazas provenientes de diferentes ámbitos y que atenten contra la buena ejecución del derecho internacional marítimo.

La OMI genera herramientas en cuanto al manejo y defensa de los derechos marítimos, pero de quien depende realmente que tan efectivo pueda ser su ejecución es de las entidades que hacen uso de esas herramientas, ósea las entidades estatales quienes son las encargadas de gestionar el buen manejo de los puertos y de las rutas fluviales (en especial de las artificiales), y de las entidades privadas quienes ejercen su derecho de libre tránsito a través de los grandes buques mercantes y quienes, como se vio en este caso, pueden ser las primeras afectadas.

Los Terrenos Selváticos del Amazonas y el Tratado de Cooperación Amazónico.

A pesar de los grandes beneficios que el Amazonas ofrece a nivel mundial, lo cierto es que es un BPG el cual ha sido explotado desmedidamente, por lo que no es de extrañar que ocurran acontecimientos como los que se vieron en el año 2019, en donde se desataron 74.000 incendios entre los meses de enero y mayo de ese año (BBC News, 2019). Esta es una cifra alarmante, más aún cuando se ve que este no es un evento aislado. De acuerdo con un estudio realizado por MONGABAY (Butler, 2019, par. 2) con datos del Instituto Nacional de

Investigación Espacial (INPE) de Brasil, se han presentado una gran serie de incendios a lo largo de las últimas dos décadas, cuya cifra más crítica se presentó en el año de 2005, en donde se registraron cifras de más de 94.780 incendios en la región.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, y continuando la perspectiva de esta investigación, se debe decodificar y analizar el Tratado de Cooperación Amazónico. Este se estableció y firmó el 3 de julio de 1978 y tiene como objetivo incentivar a las Repúblicas Amazónicas (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela) a cooperar entre ellas para que se dé un desarrollo íntegro en la región que devenga del equilibrio del crecimiento económico y la preservación del medio ambiente.

Acá se abordó la totalidad del documento, en donde se lograron decodificar los 28 artículos que lo integran, ejercicio que dio como resultado que se generaran más de 158 códigos, que dan mayor comprensión de las disposiciones y compromisos que deben tener cada uno de los firmantes para lograr el desarrollo armónico de la región:

Tabla 4.

Códigos del Tratado de Cooperación Amazónico

Código	Enraizamiento	Densidad
Partes Contratantes	26	53
Tratado	14	15
Territorio Amazónico	13	22
Economía	6	6
Desarrollo	5	7
Estados	5	5

Proyectos	5	8
Decisiones	5	4
País	4	10
Racional	4	3
Cooperación	4	4
Recursos Naturales	4	5
Amazonas	4	4
Información	3	2
Adoptar	3	1
Acciones	3	4
Establecer	3	4
Ministros de Relaciones Exteriores	3	5
Consejo de Cooperación Amazónico	3	3
Reuniones	3	7
Social	3	4
Acuerdos Multilaterales	3	6
Acuerdos Bilaterales	3	6
Derecho Internacional	3	3
Estudiar	3	9
Comercio	2	4
Crear	2	1
Temas	2	1

Vías	2	4
Objetivos	2	3
Perfeccionar	2	4
Conservación	2	4
Promover	2	4
Investigación	2	4
Intercambio	2	3
Planes	2	1
Evaluar	2	2
Navegación	2	4
Estudios	2	4
Comunicación	2	1
Comisiones Nacionales Permanentes	2	5
Ríos Amazónicos	2	7
Iniciativas	2	4
Aprovechamiento	2	3
Prevenir	2	3
Programas	2	5
Derechos	2	2
Culturas Indígenas	1	1
Protección	1	2
Consumo Local	1	3

Eficacia	1	1
Corriente Turística	1	2
Riqueza Etnológica	1	2
Riqueza Arqueológica	1	2
Órganos de Cooperación Latinoamericana	1	1
Derechos Territoriales	1	0
Actos Internacionales	1	1
Efecto	1	0
Población	1	1
Limitación	1	0
Naciones	1	1
Rotación	1	0
Política	1	1
Español	1	1
Instrumentos de Ratificación	1	1
Interpretar	1	1
Telecomunicaciones	1	2
Científica	1	1
Técnica	1	1
Especies	1	1
Denunciar	1	1
Gobierno de la República de Brasil	1	1

Adhesiones	1	1
Duración Ilimitada	1	1
Declaraciones Interpretativas	1	1
Voto	1	1
Problemas	1	0
Directrices	1	2
Comisiones	1	2
Disposiciones	1	1
Secretaría	1	2
Funciones	1	0
Sede	1	0
Normas	1	0
Recomendar	1	1
Agenda	1	1
Velar	1	1
Representantes Diplomáticos	1	11
Productos	1	2
Designación	1	0
Cancillería	1	1
Cuatro	1	0
Apoyo	1	1
Construir	1	0

Desarrollar	1	0
Solicitar	1	0
Complementación	1	0
Obstáculos	1	1
Eliminar	1	0
Problema	1	1
Océano Atlántico	1	1
Vínculo	1	2
Recursos Hídricos	1	0
Utilizar	1	0
Esfuerzos	1	1
Multiplicidad	1	1
Importancia	1	1
Restricciones	1	1
Soberanía	1	3
Cabotaje	1	0
Uniformidad	1	0
Favorecer	1	0
Policía	1	0
Reglamento Fiscal	1	0
Ríos	1	0
Libertad	1	2

Reciprocidad	1	1
Ecología	1	2
Geografía	1	2
Instrumentos Jurídicos	1	1
Acuerdos	1	2
Medio Ambiente	1	1
Preservación	1	3
Resultados Equitativos	1	1
Necesidad	1	0
Flora	1	4
Fauna	1	4
Instituciones	1	2
Estimular	1	3
Recursos Humanos	1	2
Incrementar	1	0
Incorporar	1	0
Interconexiones	1	2
Transporte	1	1
Infraestructura	1	5
Organismos Internacionales	1	3
Participación	1	0
Holandés	1	1

Difusión	1	1
Conferencias	1	1
Seminarios	1	1
Producción Experimental	1	1
Equilibrio	1	0
Portugués	1	1
Epidemias	1	2
Combatir	1	2
Mejorar	1	0
Servicios de Salud	1	1
informe	1	1
Enfermedades	1	1
Controlar	1	1
Recursos	1	3
Conocimiento	1	2
Ampliar	1	1
Entidades	1	2
Personal	1	2
Preservar	1	1
Colaboración	1	2

Nota. La tabla muestra los códigos presentes en el apartado Tratado de Cooperación Amazónico, junto con el número de veces que aparece dicho código en el documento (Enraizamiento) y la profundidad semántica del mismo (Densidad). Elaboración Propia.

De igual manera que se realizó con la Convención de los Derechos del Mar, acá se tomaran en cuenta los códigos con más enraizamiento del documento para establecer las categorías que están presentes dentro del tratado. De nuevo se recuerda que las categorías se establecen con relación al nivel de enraizamiento que cuenta un código con los demás códigos presentes en el documento. Estas se explican a continuación:

Partes Contratantes

El tratado va destinado, prácticamente en su totalidad, a que los miembros firmantes o partes contratantes sean proactivas en cuanto al establecimiento del escenario idóneo que permita un desarrollo íntegro en la región amazónica. Por ello, no es de extrañarse que este concepto compuesto sea la categoría fundamental del tratado o, por lo menos, sea la que tiene más enraizamiento y densidad dentro del mismo. Está conectado con todas las categorías relevantes que surgen de la decodificación e incluso es el causante que surjan algunas, como se evidencia en la red de códigos de la figura 10.

Como ya se había mencionado al hacer referencia a Acevedo, el tratado defiende la soberanía territorial de los Estados miembros y firmantes. El artículo IV hace especial énfasis en que la explotación de los recursos que estén dentro de las fronteras soberanas de cada uno de los miembros firmantes debe ser respetada (dentro de lo que estipula el derecho internacional), al mismo tiempo que el artículo XVI salvaguarda la integridad de los proyectos e iniciativas que sean ejecutados en los territorios Estatales. Lo que se debe tener en cuenta es que tanto la explotación de los recursos como los planes, programas y proyectos que sean ejecutados por las partes no debe contraponerse al uso racional de los recursos.

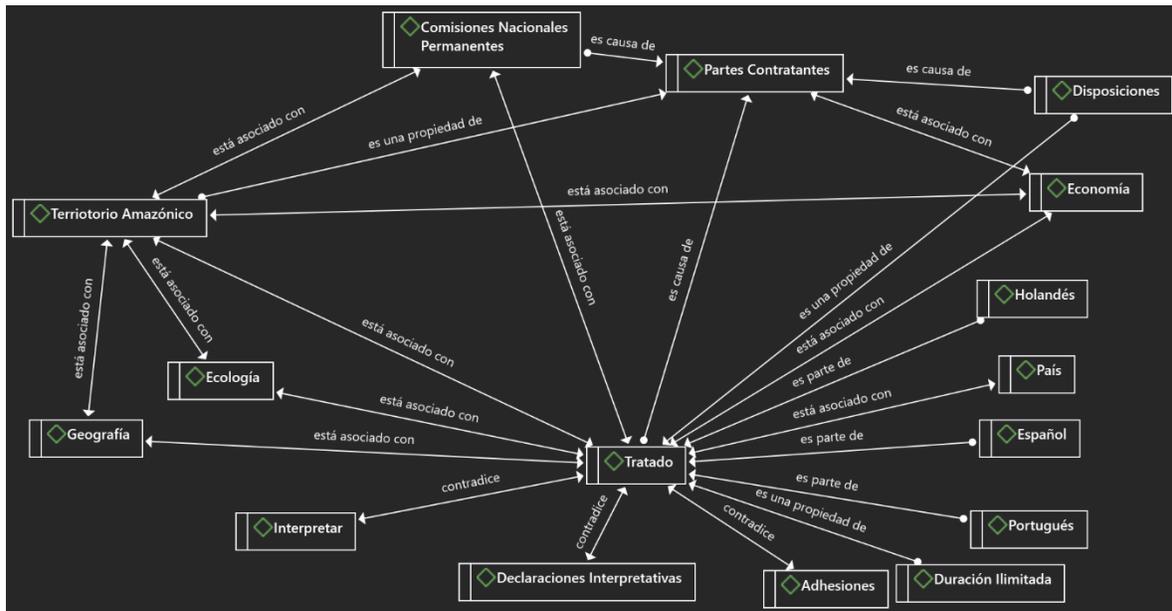
Territorio Amazónico

El diseño del tratado tiene por objetivo generar un uso racional y no abusivo de los recursos presentes en los territorios amazónicos de cada una de las partes. Aquí se manifiesta la importancia del territorio como elemento catalizador para el desarrollo social y económico de los Estados que tienen fracciones del Amazonas dentro de sus fronteras, lo que ocasiona que esta categoría emerja como elemento importancia dentro del documento.

Lo anterior encuentra un justificante en el hecho de que todas las decisiones y planes que adopten o ejecuten las partes contratantes, deben ir encaminados a que sus territorios amazónicos se desarrollan en armonía, evitando que se generen afectaciones que impacten negativamente tanto a los proyectos como la biodiversidad territorial amazónica de los demás Estados miembros:

Las Partes Contratantes convienen en realizar esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico de sus respectivos territorios amazónicos, de manera que esas acciones conjuntas produzcan resultados equitativos y mutuamente provechosos, así como para la preservación del medio ambiente y la conservación y utilización racional de los recursos naturales de esos territorios (Tratado de Cooperación Amazónico, Artículo I).

Figura 12

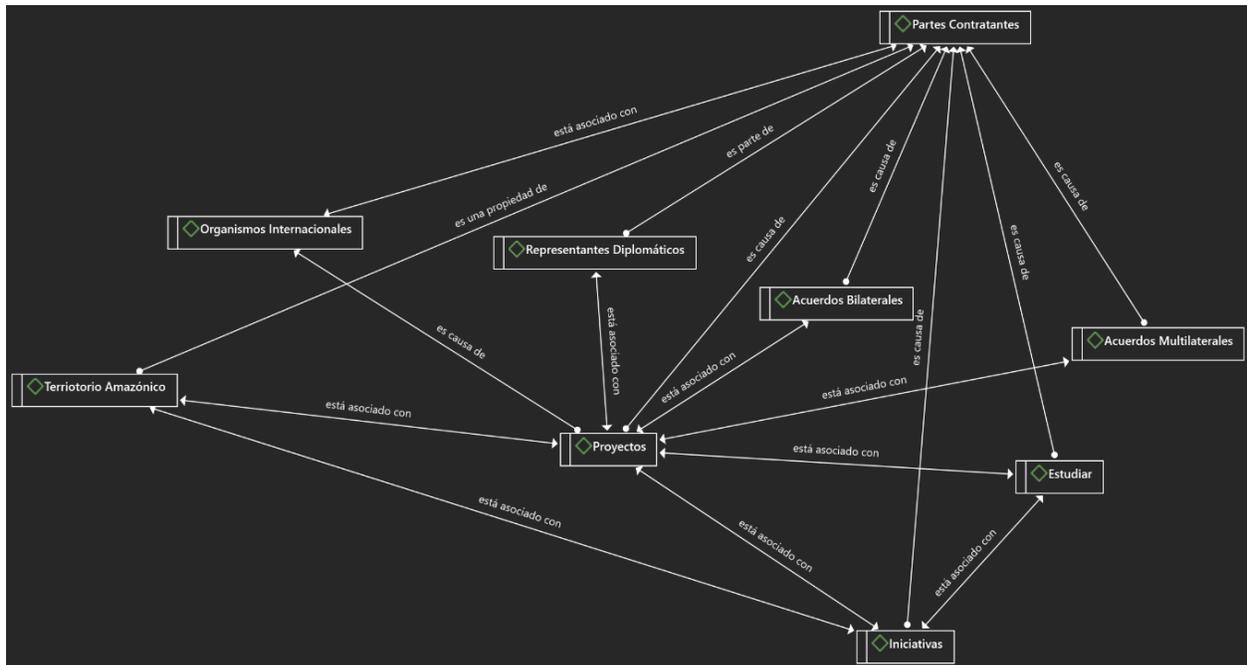


Proyectos

Esta categoría reafirma el hecho de que la existencia del tratado se basa en la ejecución de proyectos que sean de provecho para el progreso en diversos ámbitos sociales de los territorios amazónicos. Estos pueden ser incentivados por cualquiera de las partes, de acuerdo con el artículo XVII, pero deben ser evaluados antes por el Consejo de Cooperación Amazónico, tomando en cuenta lo mencionado en el artículo XXI.

Es tan necesario que se generen estos proyectos que la participación dentro del tratado no excluye la posibilidad de crear proyectos con la asesoría o acompañamiento de organizaciones internacionales. Claro que se debe tener en cuenta que el tratado no avala o niega la posibilidad que se genere cooperación bilateral o multilateral con Estados ajenos al tratado, pero incentiva que realice ese tipo de cooperación entre los miembros firmantes. La figura 13 muestra que la creación de proyectos depende de las partes contratantes y de organismos internacionales.

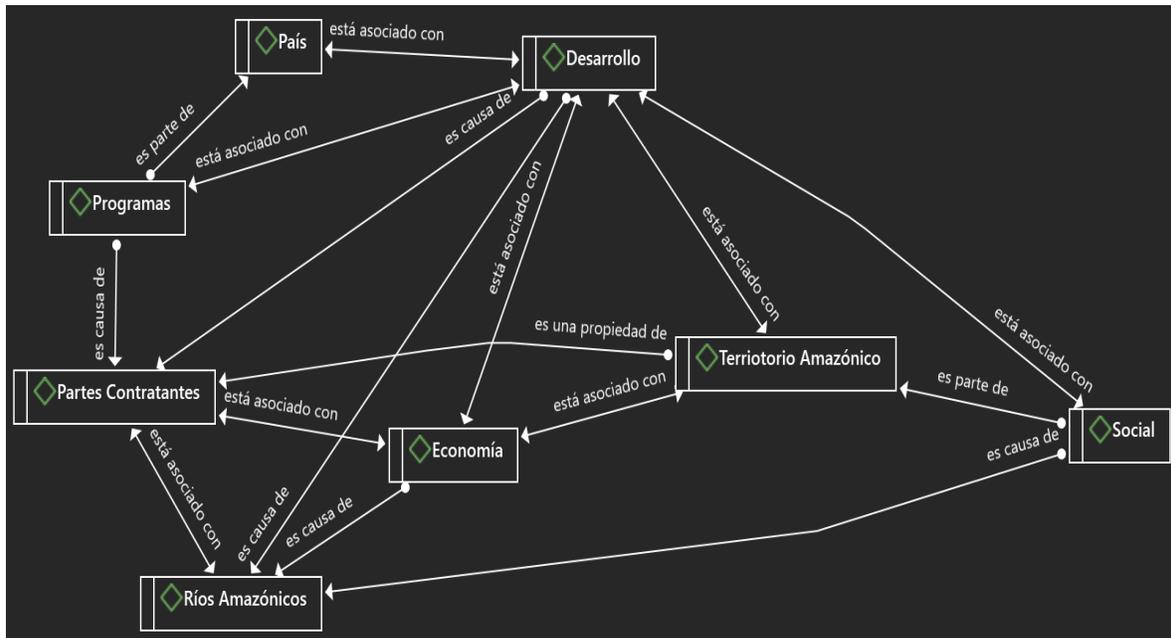
Figura 13



Desarrollo

El empleo de todos los proyectos y disposiciones que ya se mencionaron tienen por objetivo el desarrollo económico y social de las regiones amazónicas, como se logra evidenciar en la red categórica de la figura 14. Dentro de lo que se establece en el tratado, este desarrollo debe tener como faro fundamental el uso de los recursos naturales y humanos racionalmente, al mismo tiempo que debe salvaguardar la biodiversidad y las fuentes hídricas del territorio amazónico. Ese es el objetivo fundamental por el cual las partes deben desarrollar proyectos exitosos.

Figura 14.

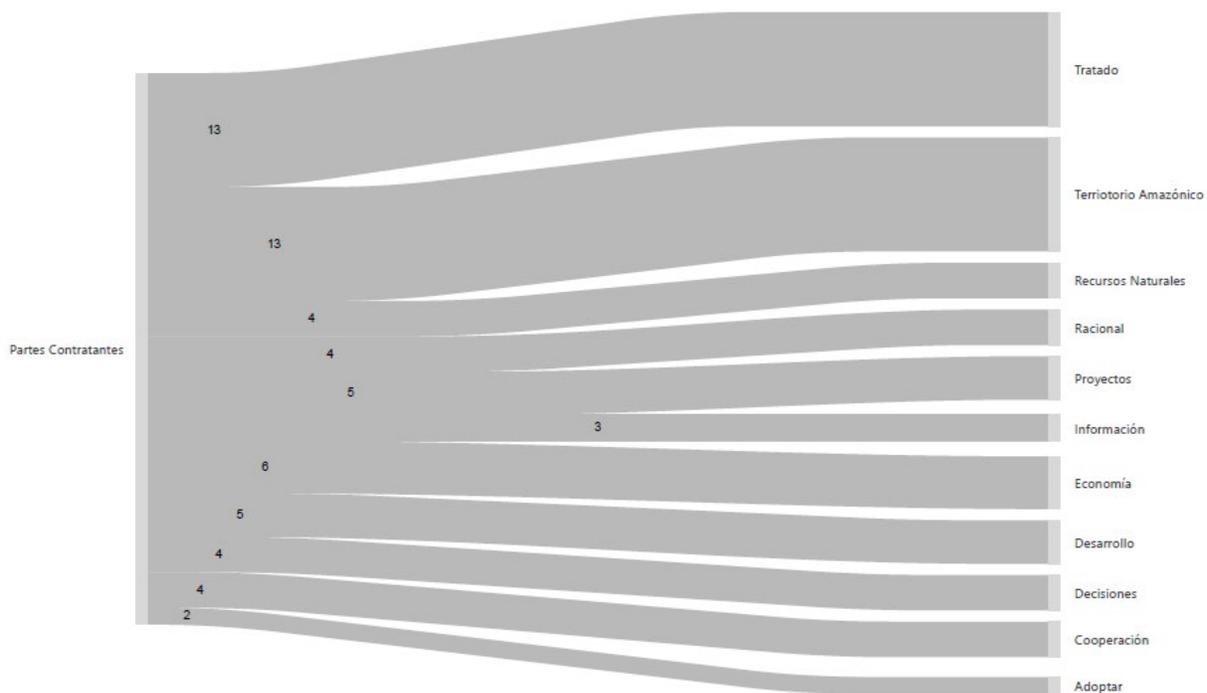


Ahora, al realizar el análisis de co-ocurrencias dentro del tratado, se observa como la categoría “Partes Contratantes” destina la misma energía a las categorías “Tratado” y “Territorio Amazónico”. Esto no es sorpresa, ya que cada uno de los Estados miembros del tratado deben, dentro de los territorios amazónicos que se encuentran en sus fronteras, generar prácticas apropiadas para hacer uso racional de los recursos naturales, aunque esto se limita a cada uno de los territorios individuales de cada uno de los miembros firmantes. En otras palabras, se pueden crear iniciativas para crear planes conjuntos, pero ningún Estado puede intervenir sobre otro territorio amazónico que no este dentro de sus fronteras.

Esto, en el momento en que se dieron los incendios en el año 2019, imposibilitó que otros Estados miembros, o que la misma organización, brindaran las ayudas pertinentes para poder mitigar los incendios efectivamente y no aumentara el daño que ya se había provocado.

Figura 15

Diagrama Sankey de Co-ocurrencias código “Partes Contratantes”



Nota. El diagrama Sankey permite ver de manera gráfica el nivel de co-ocurrencias presentes entre el código “Partes Contratantes” con los demás códigos pertinentes del documento. Elaboración Propia empleando el software Atlas.TI 9.

Acevedo resalta algunos sucesos que evidencian la incoherencia con la que bordaron los miembros de la OTCA este suceso con relación a lo establecido dentro del tratado y la organización:

- El G7 anuncio una ayuda de 22 millones de dólares para hacerle frente a los incendios, la cual fue rechazada por el presidente de Brasil, Jair Bolsonaro, al considerar la ayuda como una intromisión a la soberanía de su país.

- Venezuela, en el punto más álgido de la crisis forestal, convocó a una reunión extraordinaria para discutir una posible acción coordinada para frenar los incendios, llamado que fue ignorado por los demás miembros de la OTCA por cuestiones políticas.
- Se firmó el Pacto de Leticia por la Amazonía para fortalecer las acciones conjuntas y coordinadas en búsqueda de la preservación de los recursos naturales de la Región Amazónica ante desastres naturales y actividades ilícitas, el cual se celebró el 19 de septiembre sin la presencia de Venezuela, quien no figura dentro del pacto pese a ser miembro del OTCA.

Este análisis evidencia la falta de responsabilidad y sentido de apropiación que tuvieron los miembros de la OTCA para manejar este desastre ambiental. Se puede decir incluso que el accionar de la organización fue prácticamente inexistente para controlar los incendios, así como para brindar ayuda enfocada en recuperar las grandes pérdidas que tuvieron los territorios amazónicos brasileños. El Amazonas, en retrospectiva, se encuentra en estado permanente de vulnerabilidad debido a las prácticas desmedidas de explotación, las cuales, como ya se vio, muchas veces son promovidas por entidades estatales. Lo realmente preocupante referente a este asunto es que, la única organización encargada promover el desarrollo amazónico no está cumpliendo con las responsabilidades que ella misma se atribuyó dentro del derecho internacional y por medio de la cooperación horizontal entre países en desarrollo o cooperación SUR-SUR (Rincón, 2019).

Una vez analizados cada uno de los documentos y haber enlazado los resultados de la decodificación con cada uno de sus respectivos casos, se visibiliza elementos en común que logran dar una respuesta la pregunta aquí planteada.

En primer lugar, cada uno de los documentos están estructurados de tal manera que logre respetar el derecho sobre la soberanía territorial de los canales fluviales, ya sean naturales o artificiales, y los territorios amazónicos dentro de cada una de las fronteras de los Estados miembros o firmantes de los documentos; en segundo lugar, los Estados son los que destinan todos los esfuerzos para el mantenimiento y ejecución de proyectos en cada uno de los territorios vislumbrados en los documentos: tercero, no existe código o elemento que haga referencia al manejo de desastres en ninguno escenario.

Ya con esto se deja en claro las organizaciones de la OTCA y la OMI, las cuales adoptan las disposiciones de cada uno de los documentos, no contaban con los elementos necesarios para poder afrontar los desastres presentes en cada uno de los casos expuestos, agregando que hubo algunas violaciones a artículos dentro de los documentos, cuyas acciones quedaron prácticamente impunes, debido al respeto de la soberanía dentro de las fronteras, como ya se mencionó. Pero este respeto sobre la soberanía estatal se ve vaciado cuando no existen elementos reguladores que impidan que la violación a artículos dictaminados dentro de los tratados o convenciones.

CAPÍTULO 3: Conclusiones Y Comentarios Finales.

No cabe duda que en estos dos escenarios se presentó un evidente choque entre Derecho Internacional y Soberanía, el cual imposibilitó el correcto manejo de las adversidades que afectaron al Canal de Suez y a la Selva del Amazonas, elementos que cumplen con todos los requisitos teóricos para ser apropiados dentro de la terminología que aborda el Dominio Público Mundial. En estos incidentes se pudo ver que, por más que existan elementos que cuyas propiedades aportan beneficios a nivel internacional, todavía falta avanzar más en el empleo de las herramientas de cooperación que permiten una comunicación adecuada para prevenir y abordar sucesos de estas magnitudes.

A pesar de que existen tentativas de cooperación entre las partes que poseen estos BPG, todavía el sentimiento realista predomina por sobre la cooperación, presente incluso cuando existe una conciencia más generalizada de que hay elementos en este mundo que son tan valiosos a nivel general y que, bien gestionados, favorecen el desarrollo de diversas comunidades; y que si, por el contrario, se gestionan mal, su impacto negativo puede desembocar consecuencias devastadoras. Sigue habiendo cuestiones políticas y económicas que no permiten que la cooperación se lleve a cabo en su máximo esplendor para que se generen los espacios adecuados de convivencia internacional basándose en el mantenimiento de los BPG.

Tienen que reformularse los tratados acá mencionados para que no queden obsoletos con relación a las dinámicas presentes en la actualidad, teniendo en cuenta los cambios en diversas esferas de la cotidianidad que están permeando las relaciones entre diversas comunidades internacionales. Cada vez se hace más evidente la interdependencia entre sectores, la cual debe reforzarse por medio de la cooperación y apropiación de responsabilidades referentes a los BPG,

los cuales deben servir como elemento primordial que motive la sana convivencia dentro de este entorno.

Referente a las herramientas analíticas aquí utilizadas, se puede decir que la división generacional de los BPG fue crucial al momento de determinar bajo qué concepción deben estar el Canal de Suez y el Amazonas, los cuales pertenecen a la primera y segunda generación respectivamente. Esta división debe tenerse en cuenta al momento de crearse tratados que busquen la cooperación destinada a la gestión de los BPG, ya que cada perspectiva generacional por separado abarca temas bastante amplios que deben abordarse diferentes unos de otros.

El análisis de los tratados bajo los cuales se resguardan los BPG en lo que se refiere a las medidas y decisiones tomadas en los casos estudiados, permite ver que estos no se definen como BPG, sino que, además, carecen acciones punitivas que dictaminen responsabilidades cuando no se cumplen los convenios establecidos por medio la cooperación. Esto da cabida abierta a que se comentan agravios e incumplimientos sin que se adopten las medidas de reparación pertinentes.

Este estudio puso bajo tela de juicio la estructura establecida dentro de algunos tratados con el objetivo de hacer un llamado de atención al momento de resaltar la existencia de eslabones que unen a las comunidades del escenario internacional, las cuales deben protegerse, reforzarse y mejorarse continuamente para que no ocurran catástrofes que se pueden manejar mejor si se emplea la cooperación como es debida: como una herramienta que permita la universalidad de los beneficios presentes en la estructura multinacional presente en nuestros días.

Lista de Referencia o Bibliografía

- Abrahamson, M. (1983) *Social Research Methods*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Acevedo, S. (2020). *Los incendios en Amazonía en 2019, multilateralismo y bienes públicos globales*. [Tesis de Maestría, Universidad de Chile]. Repositorio Académico de la Universidad de Chile. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/179939>
- Amycos (2005). ¿Me pregunto qué es Bienes Públicos Globales? *Colección de Fichas Informativas “Me pregunto qué es”*. (Ficha 9). <http://www.amyicos.org/interactivos/pregunto/media/pdf/ficha9.pdf>.
- ALONSO, J. A., (2002), “Bienes Públicos Globales y cooperación al desarrollo”, en *La Realidad de la Ayuda 2002–2003*, Barcelona, Intermón Oxfam.
- Antón, J. (2021, 27 de marzo). Una historia de sangre, petróleo y cierres. *El País*. <https://elpais.com/economia/2021-03-28/una-historia-de-sangre-petroleo-y-cierres.html>
- Aguilar, M. (1957). El Canal De Suez Y El Problema Del Control Internacional. *Revista de Política Internacional*, 33, 47–111. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2495901>
- Banco Mundial. (2020, 08 de junio). Noticias. <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2020/06/08/covid-19-to-plunge-global-economy-into-worst-recession-since-world-war-ii>
- Barbe, E. (1987). El Papel Del Realismo En Las Relaciones Internacionales (La teoría de la política internacional. *Revista de Estudios Políticos (Nueva Época)*, 57, 149–176. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=26941>
- BBC News Mundo. (2021, 1 de abril). Internacional. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-56609852>
- BBC News Mundo. (2021, 25 de marzo). Noticias. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-56529362>
- Benegas-Lynch A. (2020). Bienes públicos, externalidades y los free-riders: el argumento reconsiderado. *Acta Académica*, 22 (Mayo), 62-68. <http://revista.uaca.ac.cr/index.php/actas/article/view/515>
- Bodansky, D. (2012). What’s in a concept? Global public goods, international law, and legitimacy. *European Journal of International Law*, 23(3), 651–668. <https://doi.org/10.1093/ejil/chs035>

- Boonen, C., Brando, N., Cogolati, S., Hagen, R., Vanstappen, N., & Wouters, J. (2019). Governing as commons or as global public goods: Two tales of power. *International Journal of the Commons*, 13(1), 553–577. <https://doi.org/10.18352/ijc.907>
- Bórbely, A. (2014). El lugar y el papel de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) en la geopolítica brasileña y sudamericana. *Belvedere Meridional*, 26 (2), 57-69. DOI:10.14232/belv.2014.2.5
- Boucher, V., & Bramoullé, Y. (2010). Providing global public goods under uncertainty. *Journal of Public Economics*, 94(9–10), 591–603. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2010.06.008>
- Buchholz, W., & Sandler, T. (2021). Global public goods: A survey. In *Journal of Economic Literature*, 59, (2), pp. 488–545. American Economic Association. <https://doi.org/10.1257/jel.20191546>
- Butler, R. (2019, 27 de agosto). ¿Cuántos incendios arden en la Amazonía? <https://es.mongabay.com/2019/08/cuantos-incendios-arden-en-la-amazonia/>
- Calabozo, B. (1998). *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria profesor Braulio Justel Calabozo*. Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones. https://books.google.com/gi/books?id=5wSAQvmi9i4C&printsec=frontcover&source=gb_s_atb&hl=es#v=onepage&q&f=false
- Cardozo, E. (2007). Teoría de las Relaciones Internacionales y Soberanía: Construcción, Deconstrucción y Reconstrucción. *Cuadernos Unimetanos*, 11, 180–191. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3997691>
- Cantú-Martínez, P. (2020). La Confrontación De Dos Visiones Sobre La Selva Amazónica. *CienciaUANL* (101) 54-61. <https://cienciauanl.uanl.mx/?p=10038>
- Cerezo de Diego, P. (2010). El Canal de Panamá y su régimen jurídico. *Anuario jurídico y económico escurialense*, (43), 41-58. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3170473>
- Collen, W. (2016). *La Amazonía y la Agenda 2030*. PNUD. <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/migration/latinamerica/UNDP-RBLAC-AmazonAgenda2030ES.pdf>
- Crespo, C. (2020). La deforestación del Amazonas alcanza niveles históricos debido al consumo de carne. *National Geographic*. <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/2020/06/deforestacion-amazonas-alcanza-niveles-historicos-debido-consumo-carne>
- Davidi, E. (2006). La crisis del Canal de Suez EN 1956: El fin de una Época en el Medio Oriente y el Comienzo de Otra. *Historia Actual Online HAOL*, 10, 145–153. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2195711>

- De Azcárraga, J. (1957). Régimen Jurídico del Canal de Suez. *Revista de Política Internacional*, 27, 49–60. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2494240>
- Dykinson Editorial, (2013). *El Ordenamiento Internacional. Elementos Y Procesos*. <https://www.dykinson.com/libros/el-ordenamiento-internacional-elementos-y-procesos/9788415949107/>
- DW. (2021, 7 de julio). Economía. <https://www.dw.com/es/portacontenedores-ever-given-zarpa-del-canal-de-suez-tras-100-días-inmovilizado/a-58190751>
- Escribano, G. (2012). Provisión De Bienes Públicos Globales Y Economía Política Internacional. *Afduam*, 16 (2012), 39–54. <https://repositorio.uam.es/handle/10486/662684>
- Espinosa, N. (1999). Canal de Panamá y Neutralidad. *Revista de Relaciones Internacionales*, 17. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/9958>
- Frasson-Quenoz, F. (2015). *Autores y teorías de relaciones internacionales: una cartografía*. Universidad Externado de Colombia. <https://www-digitiapublishing-com.banrep.basesdedatosezproxy.com/a/68657>
- Freire, M., Gonzales, F. (2007). Fletes y Comercio Marítimo. (1.ª ed). *Netbiblo*.
- Foreman, C. (2021, 28 de marzo). Efforts to unblock Suez Canal continue. <https://www.meed.com/efforts-to-unblock-suez-canal-continue>
- Foucart, R., & Wan, C. (2018). Strategic decentralization and the provision of global public goods. *Journal of Environmental Economics and Management*, 92, 537–558. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2017.08.006>
- Futerman, A. G. (2014). Hacia una Teoría de los Bienes Públicos Como Bienes Políticos y el Rol Estatal. *Revista Europea de Economía Política*, XI (1), 217–246. https://www.mendeley.com/catalogue/c5f93f79-6f39-33f0-ba29-5ca03658540b/?utm_source=desktop&utm_medium=1.19.8&utm_campaign=open_catalog&userDocumentId=%7Bbc831ec2-b027-45f7-93c7-c248571ffb63%7D
- García-Arias, J. (2004). Un nuevo marco de análisis para los bienes públicos: la Teoría de los Bienes Públicos Globales. *Estudios de Economía Aplicada*, 22, 187–212. <http://www.revista-eea.net/documentos/22203.pdf>
- Gibbens, S. (2020,18 de noviembre). La Amazonía arde a un ritmo récord... y la deforestación es la culpable. *National Geographic*. <https://www.nationalgeographic.com/2019/08/amazonas-incendio>

- Gil, Rodolfo. (1968). El Canal de Suez en La Evolución Actual del Cercano Oriente. *Revista de Política Internacional*, 96, 101–109.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2494072>
- Gimeno, J. (2012). Mercado y Estado: intervencionismo público. *Escuela Nacional de Sanidad*. 1-27.
https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/2377/Guia_APA_interactiva_vol2%20%282%29%20%281%29.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Guevara, G. (2018). La Interdependencia Compleja y su aporte a un nuevo enfoque sobre la labor de la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica. *JANUS.NET e-journal of International Relations*, Vol. 9, N.º 2. <https://doi.org/10.26619/1647-7251.9.2.5>
- Hernández, A. (2000). Uso de la Fuerza en el Derecho Internacional. *Agenda Internacional*, 7(15), 161–181. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6302544>
- Lee, J. & Wong, E. (2021). Suez Canal blockage: an analysis of legal impact, risks and liabilities to the global supply chain. *MATEC Web of Conferences*. 339, 1-13.
<https://doi.org/10.1051/mateconf/202133901019>
- Jimenez Fajardo, J. A. (2021). Economía de Selva en la Amazonia Suramericana. *Interconectando Saberes*, (11). <https://doi.org/10.25009/is.v0i11.2670>
- Joric, C. (2001, 29 de marzo). Canal de Suez: la gran obra en pleno desierto. *La Vanguardia*.
<https://www.lavanguardia.com/historiayvida/mas-historias/20190727/47314133755/suez-canal-pleno-desierto.html>
- Keohane, R. (1989) *International Institutions and State Power. Essays in International Relations Theory*. (1ª ed.) Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429032967>
- Keohane, R & Nye, J. (1997). *Power and Interdependence*. Longman.
- Lozano, A. (2008). *Aspectos Sobre Política Pública Ejercicios e Instrumentos Para el Análisis*. Editorial Universidad Nacional de Colombia.
- Madrazo, E. (2013), *El ordenamiento internacional. Elementos y Procesos*. CEU Ediciones.
- Marín Quemada, J. M. (2005). *Bienes públicos globales, política económica y globalización*. Editorial Ariel. <https://elibro-net.bibliodigital.ugc.edu.co/es/lc/ugc/titulos/48255>
- Monje, D. (2018). Bienes Públicos Globales y Mercados Nocivos Una hipótesis sobre su transacción en el ecosistema comunicacional convergente. *AVATARES de La Comunicación y La Cultura*, 16, 1–17.
<https://publicaciones sociales.uba.ar/index.php/avatares/article/view/4904>

- Moreu, E. (2003). Desmitificación, privatización y globalización de los bienes públicos: del dominio público a las «obligaciones de dominio público». *Revista de Administración Pública*, (161), 435-477.
<https://elibronet.bibliodigital.ugc.edu.co/es/ereader/ugc/3223?page=2>.
- Muñoz, J. A. (2016). *La Amazonía colombiana y su importancia estratégica a nivel internacional*. <http://hdl.handle.net/10654/15482>.
- Pelicano, H. (2021, 3 de mayo). El 'Ever Given' y su tripulación, retenidos en el Canal de Suez un mes después del accidente. *La Vanguardia*.
<https://www.lavanguardia.com/internacional/20210503/7425698/ever-given-tripulacion-bloqueados-gobierno-egipto.html>
- Procolombia. (2020, 21 de septiembre). Tratados de Libre Comercio de Colombia.
<https://www.colombiatriade.com.co/noticias/tratados-de-libre-comercio-de-colombia-17-acuerdos-65-paises-y-1500-millones-de-compradores>
- Organización de las Naciones Unidas ONU. (s.f.). Historia.
<https://www.un.org/un70/es/content/history/index.html>
- Organización de las Naciones Unidas ONU. (1982, 10 de diciembre). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Organización Marítima Internacional OMI. (s.f.). Protección Marítima y Piratería.
<https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Default.aspx>
- Ordás, S., Bazán, I., Santalices, F., Fernández, J. (2012). *La protección de los sectores marítimo y portuario: amenazas y respuestas consideradas por la Organización Marítima Internacional*. eLibro.
- Otero A., M & M Pulido Polo. (2020). Historia Del Canal De Suez Y Sus Tres Inauguraciones: Relaciones Públicas Y Protocolo En La Batalla Por La opinión Pública». *Estudios De Asia Y África*, 55, (3):617-32. <https://doi.org/10.24201/ea.v55i3.2564>
- Pagnucco, F. (2021). *Bloqueo del Canal de Suez: Costos al Comercio Internacional en El Estado de las Negociaciones Comerciales Internacionales*. Grupo de Estudio sobre Negociaciones Comerciales Internacionales GENCI.
<https://rephip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/20826/Informe%201-2021.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Peña, A. (2019). *China's Assertive Turn: China's Grand Strategy and Foreign Policy Adjustment Through the Belt and Road Initiative* [Tesis Doctoral] Universitat Autònoma de Barcelona.

- Plan de Acción Pacto de Leticia por la Amazonía, septiembre 6, 2019. Organización del Tratado de Cooperación Amazónica OTCA. Obtenido el 2 de febrero de 2024.
<https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/plandeaccionpactodeleticiaporlaamazonia.pdf>
- Restrepo, J. (2013). La Globalización En Las Relaciones Internacionales: Actores Internacionales Y Sistema Internacional Contemporáneo. *FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS*. Vol. 43 (119), 625-654.
<http://www.scielo.org.co/pdf/rfdcp/v43n119/v43n119a05.pdf>
- Reyes, G. (2001). Teoría de la Globalización: Bases Fundamentales. *Tendencias*. 2 (1), 43-53.
https://www.researchgate.net/publication/26420626_Teoria_de_la_globalizacion_bases_Fundamentales
- Rincón, L. (2019). *Modalidades Y Tipos De Cooperación En Las Relaciones Internacionales Y Su Desempeño En Colombia*. [Trabajo de Grado]. Universidad de Militar de Nueva Granada.
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/21325/RINCONARROYAVELINDA2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rosenthal, D. (2021, 10 de febrero). Biden y el sistema internacional. *El Nuevo Siglo*.
<https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/02-10-2021-biden-y-el-sistema-internacional>
- Sánchez, M., & Vega-Valdés, J. (2003). Algunos aspectos teórico-conceptuales sobre el análisis documental y el análisis de información. *Ciencias De La Información*, 34 (2), 49–60.
<https://cinfo.idict.cu/index.php/cinfo/article/view/81>
- Seara, M. (2005). *Derecho Internacional Público*. Porrúa. http://cordovaluis.org/blog/wp-content/uploads/2008/09/dip_fuentes-del-dip_modesto_seara_vazquez2.pdf
- Suez Canal Authority SCA. (s.f.). SCA Overview.
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanalAuthority/Pages/SCAOverview.aspx>
- Sohr, R. (2019). El Amazonas en la mira: Este territorio, que origina el veinte por ciento del oxígeno en nuestro planeta, esta crecientemente amenazado por las políticas del actual gobierno brasileño y la falta de atención internacional. *Mensaje*, 68(681), 9+.
<https://link.gale.com/apps/doc/A598581467/IFME?u=ugc&sid=bookmark-IFME&xid=b3c05315>
- Tugores, J., Mascar, y Bonilla, R. (2005), *Cambio: Economía (1º Bachillerato)*. Vincens Vives.
- U.S. Agency for International Development USAID. (2009). Disaster Risk Reduction Course.
https://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PBAAE212.pdf

- Uriana, G. (2008). Impactos ambientales de la extracción de recursos naturales y el rol de la mujer wayuu frente a los cambios climáticos en el departamento de la Guajira, Colombia. *Mujeres indígenas y cambio climático*, 117-122.
<https://www.unodc.org/documents/colombia/2013/Agosto/DA2013/MUJERES-INDIGENAS-CAMBIO-CLIMATICO.2008.pdf#page=118>
- Velásquez González, J. (2009). Los bienes públicos globales y regionales: una herramienta para la gestión de la globalización. *Cuadernos Unimetanos*, 18, 14–19.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3998876>
- Zorio, V. (1989). Dominio Público Marítimo y Marítimo-Terrestre. *Revista de Obras Públicas.*, 731–745. http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1989/1989_octubre_3284_03.pdf