



ESPE

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA



Aproximación a la oceanopolítica de la cuenca Asia-Pacífico y su influencia sobre Ecuador:

Una mirada desde la China

Manuel Humberto Gómez Proaño

Aproximación a la oceanopolítica de la cuenca Asia-Pacífico y su influencia sobre Ecuador: Una mirada desde la China

Manuel Humberto Gómez Proaño

Primera edición electrónica: junio, 2024

ISBN: 978-9942-765-98-7

Revisión científica:

Mtr. Francisco Chamorro Burbano - Ministerio de Defensa Nacional

Mtr. Jorge Oswaldo Mora Calero - Armada del Ecuador

Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE

Crn. C.S.M. Víctor Villavicencio A., Ph. D.

Rector

Publicación autorizada por:

Comisión Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE

Tcn. Edison Eduardo Haro, Ph.D.- Vicerrector de Investigación (Encargado)

Presidente

Corrección de estilo y diseño

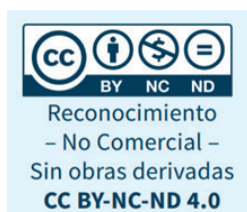
Mtr. Xavier Chinga

Imagen de cubierta: <https://acortar.link/7I9hxz>

Derechos reservados. Se prohíbe la reproducción de esta obra por cualquier medio impreso, reprográfico o electrónico. El contenido, uso de fotografía, gráficos, cuadros, tablas, y referencias es de exclusiva responsabilidad de los autores.

Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE
Av. General Rumiñahui s/n, Sangolquí, Ecuador
www.espe.edu.ec

Los derechos de esta edición electrónica son de la Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE, para consulta de profesores y estudiantes de la universidad e investigadores en www.repositorio.espe.edu.ec.



**Aproximación a la
oceanopolítica de la cuenca
Asia-Pacífico y su influencia
sobre Ecuador:
Una mirada desde la China**

Manuel Humberto Gómez Proaño

EDITORIAL



UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE

Manuel Humberto Gómez Proaño

mhgomez1@espe.edu.ec

Capitán de Navío, Servicio Pasivo de la Armada del Ecuador

Mtr. Pensamiento Estratégico y Prospectiva; M.Sc. Geographical Information Science & Systems; Licenciado en Ciencias Navales; Mgtr. Ciencias Navales (Br); MBA Gestión Empresarial (Br); Curso Básico de Hidrografía (Ec); Curso de Perfeccionamiento de Hidrografía (Br).

Profesor de Diplomacia Azul en la Academia Diplomática; Profesor de Relaciones Internacionales y Profesor de Oceanopolítica en la Academia de Defensa Militar Conjunta; Profesor de Intereses Marítimos en la Academia de Guerra Naval; Profesor de Meteorología, Liderazgo, Navegación Celeste en la Escuela Superior Naval y Profesor de Cartografía, Intereses Marítimos, Sensores Remotos e Hidrografía en la Escuela de Hidrografía.

Investigador y Docente del Centro de Estudios y Pensamientos Estratégicos de la Universidad de las Fuerzas Armadas, CESPE (2022-2023); Asesor Senior de la Empresa de Consultoría en Gestión Hidro-Oceanográfica y Ambiental “ATLANTIS-SIM” (2021-2023); Director General de Intereses Marítimos de la Armada (2018-2019); Director del Instituto Oceanográfico de la Armada (2014-2018); Secretario del Comité del Límite Exterior de la Plataforma Continental Ecuatoriana (2018-2019); Director de la Escuela de Hidrografía Instituto Oceanográfico de la Armada; Jefe de la VI Expedición de Ecuador a la Antártida (1995); Secretario Ejecutivo del Programa Antártico Ecuatoriano; Jefe de Operaciones del Buque Hidro-Oceanográfico de la Armada “Orion”; Jefe de Hidrografía del INOCAR; Miembro de la Comisión Demarcadora y Jefe de Brigada de Campo para la Delimitación de la Frontera Ecuador-Perú (1999-2000); Jefe Técnico y Miembro del Grupo Técnico para la Adhesión de Ecuador a la CONVEMAR; Jefe Técnico para la definición del límite exterior de las zonas económicas exclusivas de Ecuador y Costa Rica (2012-2019); Jefe Técnico para la definición y caracterización de la plataforma continental de Ecuador y Costa Rica (2015-2019); Jefe Técnico para la Definición de la Bahía Histórica “Golfo De Guayaquil” (2012-2015).

Índice

Capítulo I - Los intereses marítimos de los países asiáticos de la cuenca Asia-Pacífico.....	21
Introducción.....	23
La geografía de Asia.....	25
Los países del Extremo Oriente.....	27
Los espacios marítimos del Asia Oriental.....	33
Archipiélago de las islas Spratly.....	36
Archipiélago de las islas Paracel.....	40
La transformación de las islas Spratly y Paracel.....	42
El redescubrimiento de América y el Asia Oriental.....	45
Los exploradores antes de Colón.....	45
El contexto histórico de Constantinopla y la Ruta de la Seda.....	47
Los intereses nacionales.....	55
Lo nacional y la identidad nacional.....	60
La evolución de la humanidad y la identidad nacional.....	62
La modernidad líquida, las nuevas generaciones y la identidad nacional.....	65
Reflexión sobre los intereses marítimos y los intereses nacionales.....	67
Los factores estructurales de los intereses marítimos en el SCS.....	69
La caracterización de la riqueza como factor de desarrollo marítimo.....	69

La evolución en el Mar Meridional de la China.....	72
La cuarta revolución industrial (CRI) y los intereses marítimos.....	74
La CRI y el control del mar en la SCS.....	77
La CRI y el DMA.....	77
Población y economía del Asia Oriental.....	80
Población de los países del Asia Oriental.....	80
El PIB del Asia Oriental.....	82
La pesca como interés marítimo sensible en el Asia Oriental.....	84
Beneficios del consumo de alimentos acuáticos.....	88
Consecuencias del incremento del consumo pescado.....	89
Los esfuerzos de incrementar la pesca de captura en el Asia Oriental.....	92
La situación de las flotas oscuras y flotas a distancia de Asia Oriental.....	94
El calamar, otro objetivo de la captura oceánica.....	95
Conclusiones.....	100
Capítulo II - China y los intereses marítimos de los países de la cuenca del Pacífico Sureste.....	103
Introducción.....	105
Caracterización de Suramérica, Latinoamérica e Hispanoamérica.....	107
La conciencia marítima.....	108
La geografía del océano Pacífico.....	109
Extensión y profundidad.....	109

Límites del océano Pacífico.....	111
Meteorología, clima y eventos océano-atmosféricos en el océano Pacífico.....	112
Los océanos como reguladores del clima.....	112
El Niño y La Niña.....	113
Cambio climático.....	115
Clima del océano Pacífico.....	116
Regiones fisiográficas del océano Pacífico.....	117
Islas, archipiélagos y ZEE's en la cuenca del océano Pacífi- co.....	118
La importancia de las islas del Pacífico.....	118
La migración polinesia.....	119
La isla de Pascua o Rapa Nui.....	121
Las islas del Pacífico, los archipiélagos de Spradly y Pa- racel y la CONVEMAR.....	123
La Zona Económica Exclusiva.....	125
La Declaración de Santiago de 1952.....	126
Áreas marinas protegidas.....	129
Situación de la pesca INDR y la AMP.....	129
El CMAR y la ampliación de la reserva marina de las is- las Galápagos.....	131
El AMCP-MU Rapa Nui.....	136
El factor geológico como fuente de intereses marítimos vi- tales.....	138
Las placas tectónicas.....	138

La evolución geológica como una oportunidad.....	140
Las REE en los fondos marinos.....	142
El carácter geoestratégico de los minerales marinos.....	144
Los intereses marítimos de los países de la cuenca del Pa- cífico Sureste.....	146
El orden mundial en disputa y su incidencia sobre los intereses marítimos.....	146
Los principales conceptos de intereses marítimos en la cuenca del Pacífico Sureste.....	149
Conclusiones.....	150
Capítulo III - Factores oceanopolíticos de los países asiá- ticos y americanos que inciden sobre Ecuador.....	153
La visión de un país a los mares y océanos.....	156
Contar el futuro.....	158
La posición geográfica esencial insular.....	159
Relación entre los intereses nacionales y los intereses marí- timos.....	163
Los intereses marítimos nacionales de Ecuador.....	163
La conciencia marítima.....	165
Resumen de los límites marítimos.....	166
Ecuador - Costa Rica.....	166
Ecuador-Colombia.....	166
Ecuador-Perú.....	167
El Sistema de Marina Mercante, SMM.....	167
La Organización Marítima Internacional.....	167

El transporte marítimo.....	168
La capacidad de carga de los puertos globales y los de Ecuador.....	175
El comercio marítimo de Ecuador.....	178
Las exportaciones pesqueras ecuatorianas.....	184
Las flotas internacionales con barcos pesqueros con mayoritariamente banderas chinas.....	187
Datos importantes sobre China.....	194
La BRI desde la perspectiva oceanopolítica.....	197
La antigua ruta de la seda.....	197
La nueva ruta de la seda (OBOR).....	202
Los factores oceanopolíticos incidentes desde Asia.....	204
Conclusiones.....	207
Apéndices	209
Apéndice 1: Límites norte y sur del Océano Pacífico.....	211
Apéndice 2: Islas y archipiélagos que caracterizan la Cuenca del Pacífico.....	213
Apéndice 3: Análisis de la Declaración de Santiago de 1952.....	218
Referencias.....	223

Índice de tablas

Tabla 1 <i>Datos importantes de los países del Extremo Oriente</i>	31
Tabla 2 <i>Países dependientes y de Estados no reconocidos internacionalmente</i>	32
Tabla 3 <i>Los mares y océanos de la Asia Oriental</i>	34
Tabla 4 <i>Beneficios del consumo de alimentos acuáticos</i>	88
Tabla 5 <i>La data de la FAO sobre la actividad pesquera global</i>	90
Tabla 6 <i>Regiones convencionales fisiográficas del Océano Pacífico</i>	117
Tabla 7 <i>Los intereses marítimos nacionales</i>	164

Índice de figuras

Figura 1	<i>Mapa de Asia y los países que lo conforman.....</i>	26
Figura 2	<i>El estrecho de Malaca, punto estratégico global de las rutas marítimas globales.....</i>	27
Figura 3	<i>Los países que integran el Extremo Oriente.....</i>	29
Figura 4	<i>La densidad poblacional del Extremo Oriente y de la India.....</i>	30
Figura 5	<i>La densidad poblacional de China y su distribución hacia el Este.....</i>	33
Figura 6	<i>Los mares del Asia Oriental.....</i>	35
Figura 7	<i>Las Islas Spratly en el Mar Meridional de la China... ..</i>	37
Figura 8	<i>Intereses en las Islas Spratly de los países que comparten el Mar Meridional de la China.....</i>	38
Figura 9	<i>Infraestructura militar de importancia en las islas Spratly.....</i>	39
Figura 10	<i>El Archipiélago de las Islas Paracel.....</i>	41
Figura 11	<i>Transformación de tres arrecifes de las Islas Spratly en bases militares chinas.....</i>	43
Figura 12	<i>Ejemplo de islas del Archipiélago Paracels.....</i>	44
Figura 13	<i>Los ancestros polinesios de los pueblos suramericanos.....</i>	46
Figura 14	<i>La Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima.....</i>	50
Figura 15	<i>La Ruta Marítima de la Seda en el periodo del reinado de Justiniano I.....</i>	51
Figura 16	<i>Los elementos de la identidad nacional y territorio.....</i>	63
Figura 17	<i>Uso del shekel a lo largo de las rutas comerciales desde el 3100 a.C. al 1000 a.C.....</i>	69

Figura 18 <i>El MDA y el control del mar.....</i>	80
Figura 19 <i>Los 30 países del mundo con mayor población y la situación de los países del Asia Central.....</i>	81
Figura 20 <i>PIB mundial 2022.....</i>	83
Figura 21 <i>Desarrollo humano del Asia Oriental.....</i>	84
Figura 22 <i>Consumo de alimentos marinos globales en el periodo 1961-2019.....</i>	86
Figura 23 <i>Consumo en kilogramos por año de alimentos acuáticos en el periodo 2017-2019.....</i>	86
Figura 24 <i>Factores del incremento del consumo de los alimentos acuáticos en Asia Oriental.....</i>	87
Figura 25 <i>Crecimiento de la acuicultura mundial.....</i>	90
Figura 26 <i>Distribución geográfica del Dosidicus Gigas en América.....</i>	97
Figura 27 <i>Transbordos en alta mar de calamar gigante de acuerdo con GFW.....</i>	98
Figura 28 <i>Desplazamiento de las flotas poteras del Asia Oriental a lo largo del año.....</i>	99
Figura 29 <i>Suramérica y sus contextos culturales.....</i>	107
Figura 30 <i>La geografía marítima de la Cuenca Asia-Pacífico.....</i>	110
Figura 31 <i>Fosa Mariana - Challenger Deep.....</i>	110
Figura 32 <i>El Niño incrementa la temperatura superficial del mar desde el Pacífico Central.....</i>	114
Figura 33 <i>Las Islas Marquesas, punto de encuentro entre nativos polinesios y suramericanos.....</i>	120
Figura 34 <i>Esquema de los hitos relevantes de la historia de Rapa Nui.....</i>	122
Figura 35 <i>El régimen de islas plenas y sus respectivas ZEE's de acuerdo con la CONVEMAR.....</i>	129

Figura 36 <i>Las AMP establecidas de acuerdo con la Convención del Patrimonio Mundial de 1972</i>	133
Figura 37 <i>El corredor marino del Pacífico Este Tropical - CMA R</i>	134
Figura 38 <i>Ampliación de la Reserva Marina de Galápagos "Hermandad"</i>	135
Figura 39 <i>Las áreas marinas protegidas de Chile</i>	137
Figura 40 <i>El comportamiento tectónico de la Cuenca del Pacífico</i>	139
Figura 41 <i>Los países con mayor producción mundial de REE en 2021</i>	141
Figura 42 <i>Espacios potenciales de gestión de las ERR</i>	143
Figura 43 <i>El comercio y transporte marítimo como un sistema global</i>	168
Figura 44 <i>Buques mercantes más comunes</i>	170
Figura 45 <i>Clasificación histórica de los buques portacontenedores</i>	171
Figura 46 <i>Buques que transitan por el actual Canal de Panamá</i>	172
Figura 47 <i>El "Ever Given" uno de los Super Portacontenedores y su Vulnerabilidad en el Canal de Suez</i>	173
Figura 48 <i>Puertos marítimos latinoamericanos según su carga anual en TEUS</i>	176
Figura 49 <i>Dieciséis mejores puertos del mundo</i>	177
Figura 50 <i>Destino del total de exportaciones en el periodo 2021-2022</i>	178
Figura 51 <i>Situación del comercio exterior a enero de 2023</i>	179
Figura 52 <i>Exportaciones e importaciones de Ecuador hasta marzo de 2023</i>	180

Figura 53 <i>Balanza con los socios comerciales de Ecuador</i>	181
Figura 54 <i>Las exportaciones de los principales productos no tradicionales, en millones de dólares</i>	182
Figura 55 <i>Los productos de mayor exportación de Ecuador en el periodo 2016-2018</i>	183
Figura 56 <i>Exportaciones pesqueras ecuatorianas en los años 2021 y 2022</i>	184
Figura 57 <i>Destino de la exportación de la pesca ecuatoriana en el año 2022</i>	185
Figura 58 <i>Ecuador con una gran capacidad de pesca en el contexto de la CIAT</i>	187
Figura 59 <i>Ranking de pesca comercial de tiburones en el periodo (2007-2017)</i>	190
Figura 60 <i>Mayores importadores de aletas de tiburón en el periodo (2000-2016)</i>	191
Figura 61 <i>La pesca del calamar gigante en las aguas del Pacífico Sureste</i>	193
Figura 62 <i>Número de habitantes de los doce países más poblados del mundo</i>	194
Figura 63 <i>Las 20 ciudades más pobladas del mundo según data estadística oficial</i>	195
Figura 64 <i>Tendencia del crecimiento poblacional de China entre 1950-2020 y su proyección al 2050</i>	196
Figura 65 <i>La ruta de la seda como un flujo dinámico este-oeste y viceversa</i>	199
Figura 66 <i>La antigua ruta de la seda</i>	200
Figura 67 <i>Visión holística del OBOR</i>	203
Figura 68 <i>La visión oceanopolítica china en el contexto del BRI</i>	204
Figura 69 <i>Factores oceanopolíticos de China con Ecuador</i>	206

Índice de siglas

Capítulo I

AMTI	Asia Maritime Transparency Initiative
BRI	Iniciativa china: <i>Belt & Road Initiative</i>
ECAFE	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Lejano Oriente
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.
COVID-19	Enfermedad respiratoria por coronavirus de 2019, SARS-COV-2
CNSS	<i>Committee on National Security Systems Instruction</i>
CSSC	<i>Wuchang Shipbuilding Industry Group - China</i>
CRI	Cuarta Revolución Industrial
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura - <i>Food and Agriculture Organization</i>
FMI	Fondo Monetario Internacional
GFW	ONG <i>Global Fishing Watch</i>
IA	Inteligencia Artificial
INDNR	Pesca Ilegal no Declarada, no Reglamentada
LCM	Líneas de Comunicación Marítima
MDA	<i>Maritime Domain Awareness</i>
M-Tn	Millones de toneladas

OBOR	<i>One Belt, One Road</i>
OIT	Organización Internacional del Trabajo
ONG	Organización No Gubernamental
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OROP	Organización Regional de Ordenamiento Pesquero
OROP-PS	Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur
Oe	Objetivos Estratégicos
PIB	Producto Interno Bruto
RMG	Reserva Marina de Galápagos
RMS	La Ruta Marítima de la Seda
SCS	<i>South China Sea</i>
ZEE	Zona Económica Exclusiva

Capítulo II

AOML	Laboratorio Oceanográfico y Meteorológico del Atlántico de la NOAA
AI	<i>Artificial Intelligence</i>
AMCP-MU	Área Marina y Costera Protegida de Múltiples Usos de Rapa Nui
AMP	Áreas Marinas Protegidas
DIGEIM	Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada
CIJ	Corte Internacional de Justicia

CMAR	Corredor Marino de Conservación del Pacífico Este Tropical
COI	Comisión Oceanográfica Intergubernamental
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982
ENSO	El Niño - Southern Oscillation
FEN	Fenómeno "El Niño"
GEI	Gases de efecto invernadero
GFW	Global Fishing Watch
IOC	Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO
IHO	International Hydrographic Organization
INDNR	Pesca ilegal no declarada no reglamentada
ISA	International Seabed Authority
Mn	Mill náutica; que se convierte con la relación de 1 mn = 1852 m
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
OHI	Organización Hidrográfica Internacional
ONG	Organización no gubernamental
OROP	Organización Regional de Ordenamiento Pesquero
PET	Pacífico Este Tropical
PNH	Patrimonio Natural de la Humanidad
PNIC	Parque Nacional Isla del Coco

POT	Pacífico Oriental Tropical
PVG	Provincia Volcánica de Galápagos
REE	Rare Earth Elements
UICN	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza
UNCLOS	The United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
USGS	United States Geological Survey
ZEE	Zona Económica Exclusiva

Capítulo III

ADS2030-ONU	Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU
ARE	Armada de la República del Ecuador
BCE	Banco Central del Ecuador
BRI	<i>Belt and Road Initiative</i>
CIAT	Comisión Interamericana del Atún Tropical
COMPEFEP	Comisión Mixta Permanente de fronteras Perú-Ecuador
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982
CRI o 4RI	Cuarta Revolución Industrial, CRI o 4RI
COT	Crimen organizado transnacional

DIGEIM	Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
INDNR	Pesca ilegal, no declarada, no reglamentada.
INOCAR	Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada
Mn	Milla náutica (1852 m)
OBOR	<i>One Belt One Road</i>
ODS	Objetivo de Desarrollo Sostenible
OMI	Organización Marítima Internacional
OROP's	Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero
PCCh	Partido Comunista Chino
RAE	Real Academia Española de la Lengua
RDS	Ruta de la Seda
SPRFMO	Organización Regional de Ordenación de Pesquerías del Pacífico Sur
SSP	<i>Sustainable Shrimp Partnership</i>
T	Tonelada métrica (1 t = 1000 kg)
SMM	Sistema de Marina Mercante
WCPFC	Comisión de Pesquerías del Océano Pacífico Central y Occidental
WGS-84	World Geodetic System 1984
ZEE	Zona Económica Exclusiva



<https://acortar.link/uwNTGX>

CAPÍTULO I

Los intereses marítimos de los
países asiáticos de la cuenca
Asia-Pacífico

Introducción

Luego de los tiempos de pandemia por la COVID 19 y de la vivencia de la Guerra por la invasión rusa a Ucrania, las sociedades globales confrontan un proceso evolutivo complejo, sobre todo porque el factor económico ha generado un conjunto de efectos que han colocado a la humanidad —en su inexorable proceso evolutivo y sinusoidal— en una situación de apremio generalizado que busca soluciones que minimicen los efectos negativos en el orden social, ambiental y político. En el mar, hoy más que nunca es necesario entender que los intereses marítimos son, precisamente, los intereses nacionales desde la perspectiva marítima, y constituyen las razones sustanciales por las que los ciudadanos de un país marítimo están dispuestos a exponer su propia vida para proteger esos intereses, porque son la expresión suprema de lo que cada uno quiere representar como parte de su vida.

El presente trabajo es interesante porque se traza una línea de tiempo para buscar aquellos aspectos que, en una región tan vasta y geográficamente compleja como el Asia Oriental, se podrían identificar los aspectos sustanciales que materializan los intereses marítimos de todos los países que son parte de esa vasta región; lo que podría llevarnos a una amplia investigación que demandaría más tiempo.

Por tal motivo, nos remitiremos al análisis de uno de los más importantes países de esta parte del mundo: China; en ese sentido, partiremos desde la comprensión de los más importantes intereses marítimos en la actualidad, que son la consecuencia de un proceso evolutivo en el que, directa o indirectamente, es la resultante de la visión de toda la Asia Oriental, la cual, a través de muchas generaciones durante varios milenios, han desarrollado su mapa mental y estructuras sociales, organizacionales, industriales, políticas, económicas, etc., teniendo al mar presente, pero también entendiendo que hay una tierra que los ancla; incluso cuando aparentemente hay procesos que se han dado hoy en día, pero que en realidad son consecuencia de lo que han sido en el pasado, extrapolado a estos tiempos por efectos de la ciencia, la tecnología y, sobre todo, el cambio del pensamiento humano.

Iniciaremos con nuestra tarea identificando a los aspectos más importantes de la geografía del Asia Oriental, comprendiendo y visualizando los espacios de gestión vital, los cuales, como se ha dicho, tienen una trazabilidad muy antigua en el tiempo; en esa geografía identificaremos las regiones en las

que están divididas, evidentemente con una gran dosis de convencionalismo; identificando a los países que están dentro del Asia Oriental, haciendo énfasis en los espacios marítimos que confluyen esa geografía.

Se han identificado a los archipiélagos de las islas Spratly y Parecels que representan aspectos de tensión por la presencia de varios factores oceanopolíticas de gestión y de convivencia, los cuales en algún momento podrán transmutar la aparente paz que se vive en crisis, especialmente por la competencia de la hegemonía global que están llevando a cabo China y los Estados Unidos de América. Luego de ello se procurará entender la relaciones complejas que han existido siempre entre lo que fue el redescubrimiento de América y el Asia Oriental; explicando el por qué es un redescubrimiento en la lógica de la antecendencia en el tiempo; en ese sentido y habiendo situado el momento histórico, que también es relativo, sale a nuestro paso el rol de Constantinopla y la Ruta de la Seda, a partir de la cual aflora el tema económico como la sustancia que mueve el mundo, de ahí que se buscará comprender una relación invisible que históricamente ha representado la caída de Constantinopla con el redescubrimiento de América.

Luego de una extensa, pero necesaria contextualización, se aborda la discusión respecto a los intereses nacionales, su razón filosófica y un tanto estructural de su existencia y la lógica derivación de los intereses marítimos nacionales, en ese tránsito nos encontraremos con ideas vanguardistas que plantean cuestionamientos complejos respecto a la soberanía y a la propia identidad de los pueblos y que, obviamente, corresponden a la propia evolución de la humanidad. A continuación, se identificarán algunos factores no ortodoxos que representan la estructura formal de los intereses marítimos, especialmente en la Región del Mar Meridional de la China, en las cuales aparecen como un punto gravitante la conceptualización de la Cuarta Revolución Industrial y la necesidad de su aplicación para el control del mar, llegando a tal nivel de perfeccionamiento que definen un casi dominio del mar.

Posteriormente, se accederá a los componentes sustanciales del desarrollo de la Región inherentes a la población y al desarrollo humano y, finalmente, se analizará de manera delicada cómo es la pesca en el contexto de interés marítimo nacional y su contextualización en los acontecimientos relacionados con la pesca INDNR y la sobrepesca, todo desembocando en las correspondientes conclusiones.

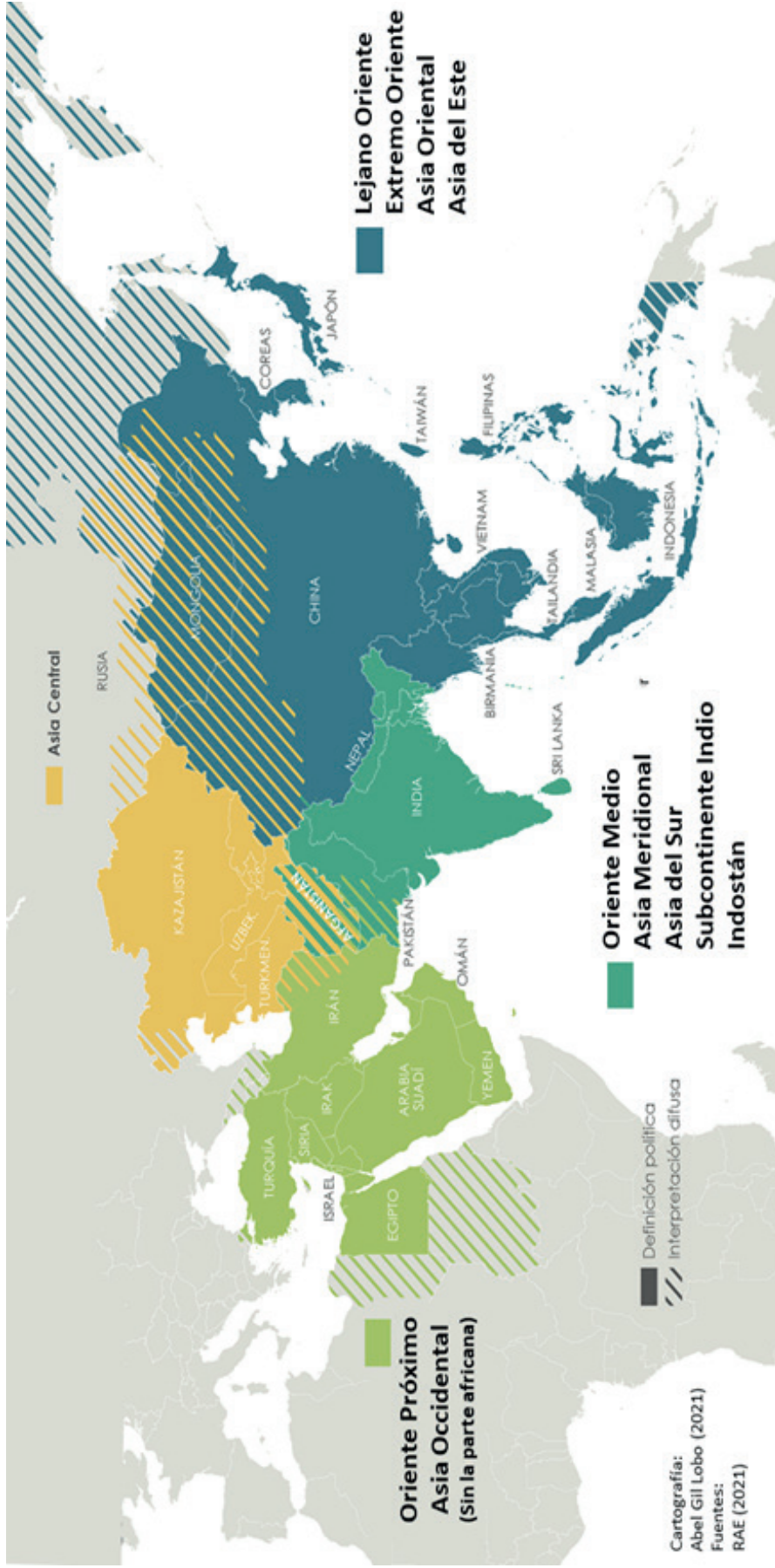
La geografía de Asia

La geografía de Asia, en el contexto de los asiáticos, en el contexto de los intereses nacionales y, desde ellos, sus intereses marítimos nacionales, no son del todo entendidas sino tenemos una visión integral respecto a cuáles son los espacios geográficos —terrestres y marítimos— (Figura 1), que involucran los ámbitos de gestión vital que, a lo largo de la historia, han propiciado la transformación de los pueblos que sucesivamente ocuparon esos espacios y, además, los impactos que su presencia ocasionaron en sus respectivos entornos. El resultado de esa extraordinaria amalgama de experiencias y visiones es la evolución social, económica, ambiental y política que hoy en día vemos en esa región; la cual, desde Occidente, no se logra apreciar en su real dimensión y ocasionalmente limita la comprensión de las relaciones internacionales, de las razones de Estado y de las fuerzas invisibles del poder y la economía que desde esa región se proyecta al mundo de hoy.

Hoy se escucha con frecuencia y no siempre geográficamente bien ubicados que algunos acontecimientos relevantes para el interés global se producen en el “Lejano Oriente”, en el “Oriente Próximo” o en el “Oriente Medio” y, como se dijo, desde Occidente a veces nuestra mente no ubica con la suficiente exactitud y rapidez cuáles son los países que están implicados en esas noticias. La simplificación deviene en ignorancia y finaliza con la generalización de lo ocurrido, esparcido por un mapa mental que, sin desearlo, ubicamos esos acontecimientos en cualquier parte de esas extensas realidades geográficas, terrestres y marítimas.

La geografía es un camino muy útil para entender los hilos invisibles que desplazan las fuerzas geopolíticas y oceanopolíticas que mueven al mundo en la actualidad y que, en su contexto más próximo, tiene que ver con Asia y con el gigante que se encuentra allí: China, y su esfuerzo por lograr la hegemonía mundial, pero para lograr aquello, tiene que librar una batalla de proporciones extraordinarias con el actual hegemón: los Estados Unidos de América; un asunto que puede tomar algunas décadas más, pero que dentro de la lógica sinusoidal de la evolución de la humanidad, deberá darse; pero no será fácil y sus consecuencias, directa o indirectamente, afectarán a todos los países del mundo, porque la globalización es una piel orgánica que cubre todo lo que el hombre ha construido hasta ahora.

Figura 1
Mapa de Asia y los países que lo conforman



Nota: El Lejano Oriente, Oriente Medio y Oriente Próximo. Reimpresa y los países que los conforman. Modificada de “ Así se divide el mapa de Oriente” , de El Orden Mundial, de 18 de julio de 2021; Obtenida el 19 de enero de 2023, de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/mapa-oriente/> . El Orden Mundial en el Siglo XXI.

Los países del Extremo Oriente

Es interesante observar la geografía de Extremo Oriente, es un conjunto de Estados que tienen, en algunos casos, culturas milenarias y un profundo sentido de pertenencia a sus espacios geográficos; han sabido superar desastres porque están en la región más sísmica y vulcanológica del planeta: el Cinturón de Fuego del Pacífico; así también, en ellos han ocurrido a lo largo de la historia cruentas guerras, revoluciones transformantes y en donde, hoy en día, late las tensiones de dos hegemones y sus respectivos aliados; por otra parte, están algunos de los países que tienen una de las mayores concentraciones de riqueza y poder del planeta, con una enorme capacidad de adaptación a un mundo globalizado y altamente competitivos. De hecho, el estrecho de Malaca es uno de los puntos estratégicos más densos de las rutas marítimas globales (Figura 2); así mismo, es una de las regiones del planeta que contiene los mayores depósitos de tierras raras que son el conjunto de minerales que sustentan a la actual tecnología de punta de la vida moderna.

Figura 2

El estrecho de Malaca, punto estratégico global de las rutas marítimas globales



Nota: Está situado entre la isla indonesia de Sumatra y la costa occidental de la península de Malaca; constituye un corredor estratégico para las rutas de comercio marítimo que unen hacia el Norte el mar de Andamán (océano Índico) y, hacia el Sur, con el estrecho de Singapur. Adaptado de “Los puntos

estratégicos de las rutas marítimas mundiales”, de Geografía Infinita, de 21 de marzo de 2021; 20 de enero de 2023, de https://www.geografiainfinita.com/2021/03/las-puntos-estrategicos-de-las-rutas-maritimas-mundiales/#El_estrecho_de_Malaca.

Los países que conforman el Asia Oriental (Figura 3) tienen realidades históricas que han evolucionado en los aspectos políticos, económicos, ambientales y sociales, que las han convertido en un engranaje fundamental en el mundo actual y su influencia arroja estadísticas interesantes como que, junto con la India, equivalen al 50% de la población global (Figura 4), con enormes concentraciones de poblaciones en pequeños espacios geográficos y un tercio del PIB mundial se concentra en esta región. Así mismo, en el 2022 China fue el mayor constructor naval del mundo con el 47 % de la producción (Mundo-Marítimo, 2023); en esa línea, también, Corea del Sur fue el primer constructor naval de gama alta y de barcos ecológicos con el 37% de la producción mundial (msn, 2023).

En los espacios geográficos de gestión vital que están a la disposición de los países del Asia Oriental (Tablas 1 y 2), existen distribuciones poblacionales que se han ido adaptando a las realidades geográficas en función de su desarrollo, supervivencia y proyección en su entorno, y lo han hecho con extraordinaria eficiencia, pero también a un alto costo, ya que, como se puede apreciar en la Figura 5, la magnitud y distribución de sus poblaciones son heterogéneas y, en muchos casos, han propiciado densidades poblacionales notables; especialmente con relación a su distribución con relación al mar. Esto se aprecia claramente con la situación de China, que ha concentrado importantes grupos humano en esas áreas.

No es desconocido que el crecimiento poblacional también haya disparado la diáspora de los pueblos asiáticos, especialmente del chino, cuya presencia se siente en lugares tan lejanos como en Latinoamérica y Europa, sólo para citar un ejemplo; lo que en sí mismo implica una expansión de su cultura y la fusión con otras, realizadas a partir de grandes esfuerzos y sacrificios, considerando la formación, valores y principios de su pueblo, ya que sus valores los han llevado a ser exitosos en el mundo.

A pesar de su destacable presencia por el mundo, la diáspora china es una de las más desconocidas y menos integradas en sus países de acogida. No obstante, esta tendencia está experimentando su transformación:

el choque cultural entre unos migrantes chinos que hacen un enorme sacrificio para perpetuar sus negocios y una segunda generación en busca de su libertad para vivir mejor que sus padres emerge como un fenómeno generacional irreversible. (Chen, 2018)

Figura 3

Los países que integran el Extremo Oriente

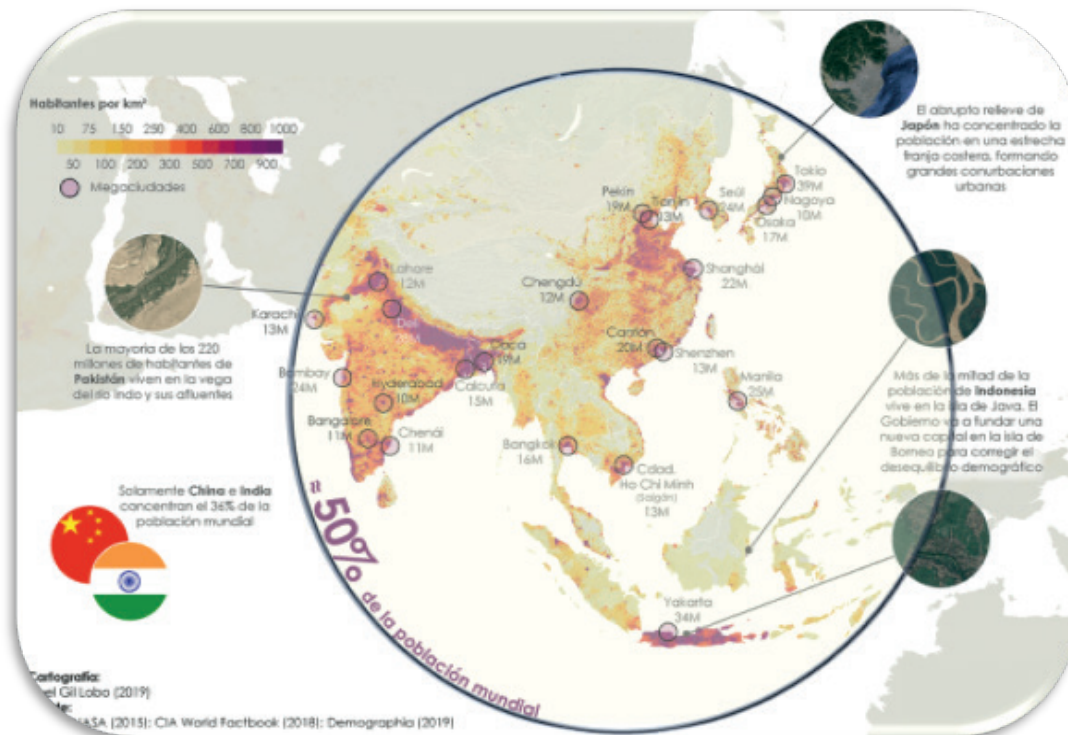


Nota: Modificada de “Mapa de Asia Oriental”, de Gifex, de 5 de enero de 2019; Obtenida el 22 de enero de 2023, de https://www.gifex.com/detail/2009-09-17-594/Mapa_de_Asia_Oriental.html.

Para sensibilizarnos con las implicaciones que representan las altas densidades de las ciudades de China y del Asia Oriental, basta considerar que Ecuador, el 18 de julio de 2022, alcanzó los 18'000.000 de habitantes, con una distribución poblacional de sus principales provincias como Guayas: 3,6 millones; Pichincha: 2,5 millones; y, Manabí: 1,3 millones (PRIMICIAS, 2022); sin embargo, para el 2020 la proyección del Censo de 2010 estimó que la ciudad de Quito alcanzó los 2'781.641 habitantes; Guayaquil, los 2'723.665; Cuenca, los 636.996 habitantes; Santo Domingo de los Tsáchilas, los 458.580; y, finalmente Ambato, los 387.309 habitantes (El Universo, 2021), con los acuciantes problemas de movilidad urbana, las complejidades relacionadas con la seguridad ciudadana, impactos ambientales y las serias problemáticas sociales que escapan del control de las autoridades municipales; en ese entorno es más sensitivo entender las problemáticas que pueden sufrir las poblaciones de las ciudades chinas, con poblaciones que superan a la de todo Ecuador.

Figura 4

La densidad poblacional del Extremo Oriente y de la India



Nota: Las ciudades de China y el resto de Asia Oriental se cuentan en millones de habitantes (M) con valores que sin un desarrollo adecuado pueden ser críticos, como, por ejemplo: Tokio con 39 M; Yakarta con 34 M; Manila con 25 M; Seúl con 24 M; Shanghái con 22 M; Cantón con 20 M y Pekín

con 19 M. Modificada de “La densidad de población en Asia oriental”, de El Orden Mundial, de 12 de mayo de 2020; Obtenida el 23 de enero de 2023, de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/densidad-poblacion-asia-oriental/>.

Tabla 1









Datos importantes de los países del Extremo Oriente

País	Capital	Área (km ²)	Población	Densidad (pers/km ²)
Total		33'767.724	2.469'627.854	73,1
Actualizado al 3 de agosto de 2022				
 Birmania	Naypyidaw	678.500	54'409.800	80,2
 Brunéi	Bandar Seri Begawan	5.765	437.479	75,9
 Camboya	Phnom Penh	181.040	16'718.965	92,3
 China	Beijing	9'571.302	1.439'323.776	150,4
 Corea del Norte	Pyongyang	120.538	25'778.816	213,9
 Corea del Sur	Seoul	99.392	51'269.185	515,8
 Filipinas	Manila	299.764	109'581.078	365,6
 Indonesia	Jakarta	1'904.569	273'523. 615	143,6
 Japón	Tokyo	377.944	126'476.461	334,6
 Laos	Vientiane	236.800	7'275.560	30,7
 Malasia	Kuala Lumpur	329.758	32'365.999	98,2
 Mongolia	Ulaanbaatar	1'564.116	3'278.290	2,1
 Papúa Nueva Guinea	Port Moresby	462.840	8'947.024	19,3
 Rusia	Moscow	17'075.400	145'934.462	8,5
 Singapur	Singapore	712	5'850.342	8.216,8
 Tailandia	Bangkok	513.120	69'799.978	136
 Timor Oriental	Dili	14.954	1'318.445	88,2
 Vietnam	Hanoi	331.210	97'338.579	293,9

Nota: En el concepto del presente trabajo y la visión de los aspectos de análisis del extremo oriente, Rusia no cuenta; sin embargo, sus datos incluyen por interés general. Reimpreso de “Selección del país Extremo Oriente”, de Geo-Ref, de 5 de enero de 2019; Obtenida el 22 de enero de 2023, de <http://www.geo-ref.net/sp/seasia.htm>.

Tabla 2

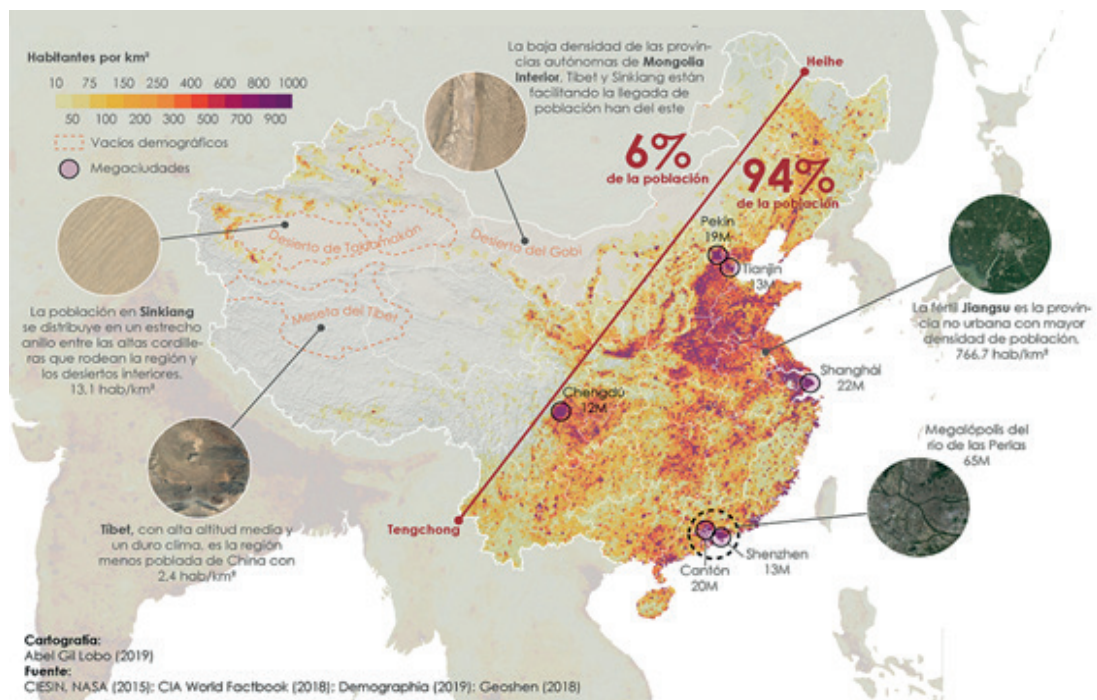
Países dependientes y de Estados no reconocidos internacionalmente

País	Capital	País rector	Área (km ²)	Población	Densidad (pers/km ²)
Total			44.550	321'885.722	715,7
Actualizado el 8 de abril de 2022					
 Guam	Hagatna	USA	544	168.775	310,2
 Hong Kong	-	China - Self administrated	2.755	7'413.070	2.690,8
 Islas Paracel	Sansha	China	9	1.700	188,9
 Islas Senkaku	-	Japan administrated	6	0	0,0
 Islas Spratly	-	Dif Countries	2	0	0,0
 Kuriles del Sur	Kurilsk	Russian administrated	5.025	16.656	0,0
 Macao	-	China - Self administrated	30	682.400	22.746,7
 Taiwan	Taipei	China - Self administrated	36.179	23'603.121	652,4

Nota: En el concepto del presente trabajo y de la visión de los aspectos de análisis del extremo oriente, Rusia no cuenta; sin embargo, sus datos incluyen por interés general. Reimpreso de “Selección del país Extremo Oriente”, de Geo-Ref, de 5 de enero de 2019; Obtenida el 22 de enero de 2023, de <http://www.geo-ref.net/sp/seasia.htm>.

Figura 5

La densidad poblacional de China y su distribución hacia el Este



Nota: La cercanía al mar y los recursos que de él obtienen presionan a la población hacia el Este, incrementando la densidad poblacional de las ciudades chinas que están en la costa como Shanghai, Shenzhen y Cantón. Reimpresión de “La densidad de población de China”, de El Orden Mundial, de 26 de enero de 2020; Obtenida el 24 de enero de 2023, de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/densidad-de-poblacion-china/>.

Los espacios marítimos del Asia Oriental

La región del Asia Oriental comprende grandes espacios marítimos que se pueden observar en la Figura 6; en los cuales se distinguen los mares que configuran los espacios marítimos del Asia Oriental, según constan en la Tabla 3; también es posible distinguir varias islas: las Paracel y las Spratly, que tienen importancia oceanopolítica y han generado una línea de confrontación entre varios de los países que son parte de esta región; así también se identifica un estrecho que es de capital importancia para el tráfico marítimo, el de Malaca.

Tabla 3

Los mares y océanos de la Asia Oriental

#	Nombre del mar	Extensión
1.	Mar del Japón	978.000 km ²
2.	Mar Amarillo	380.000 km ²
3.	Mar Oriental de la China	1'249.000 km ²
4.	Mar de Filipinas	679.800 km ²
5.	Mar Meridional de la China	3'500.000 km ²
6.	Mar Sulu	260.000 km ²
7.	Mar de Célebes	280.000 km ²
8.	Mar de Andamán	797.700 km ²
9.	Mar de Java	320.000 km ²
10.	Mar de Flores	240.000 km ²
11.	Mar de Banda	470.000 km ²
12.	Mar de Arafura	650.000 km ²
13.	Océanos Pacífico	165'200.000 km ²
14.	Océano Índico	70'560.000 km ²

Nota: Reimpresión de "Mapa Político de Asia: Países y Capitales", de ONCE, sin fecha; Obtenida el 24 de enero de 2023, de <https://www.once.es/servicios-sociales/braille/documentos-tecnicos/mapa-politico-de-asia-paises-y-capitales#:~:text=Mar%20Negro%3A%20Superficie%20de%20436.402,de%2070.560.000%20kil%C3%B3metros%20cuadrados>.

Figura 6

Los mares del Asia Oriental



Nota: Los círculos cian y los números identifican los mares que configuran los espacios marítimos del Asia Oriental; se ha identificado con un círculo naranja a una de las áreas más conflictivas de la región que es al Mar Meridional de la China y dentro de ella a las islas Paracel y Spratly, que son parte sustantiva del conflicto; por otra parte, está resaltado el estrecho de Malaca, uno de los principales puntos estratégicos del comercio mundial marítimo. Modificada de "Gráfico Semanal", de Geopolitical Futures, de 23 de junio de

2017; Obtenida el 24 de enero de 2023, de <https://geopoliticalfutures.com/patrolling-seas-southeast-asia/>

Archipiélago de las islas Spratly

Es un archipiélago conformado por aproximadamente 170 islotes, rocas y arrecifes de coral, ubicados hacia el centro del Mar Meridional de la China, ocupando un área cercana a los 410.000 km²; sin embargo, si sumásemos toda la superficie terrestre no llega a los 5 km². El interés geoestratégico por las islas tiene que ver con los potenciales yacimientos en el subsuelo marino de petróleo y gas, que tiene su sustento con el informe de 1968 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Lejano Oriente, ECAFE, el cual menciona la potencial existencia de yacimientos de petróleo y gas de la Región y en el suelo marino de las Spratly:

Se estima que el subsuelo del Mar del Sur de China contiene unos 11 mil millones de barriles de petróleo y 190 billones de pies cúbicos de gas natural en reservas probadas y probables, de las cuales entre 0,8 y 5,4 mil millones de barriles de petróleo y entre 7,6 y 55,1 billones de pies cúbicos de gas se encuentran dentro del área del archipiélago de las islas Spratly. (Monares, 2020)

Por otra parte, se han identificado importantes depósitos de nódulos poli-metálicos y también de tierras raras¹, lo que incrementan su valor estratégico; la existencia de bancos de peces con alto valor comercial y guano; además que su cercanía a importantes rutas de navegación le confieren una importancia oceanopolítica relevante. Al momento están en disputa por estas islas: China, Vietnam, Taiwán, Filipinas, Brunei y Malasia (Figura 7). La posición estratégica de las islas Spratly, como ya se ha advertido, tiene una relación directa con el comercio marítimo que circula por la región, partiendo del hecho de que el 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima y de ese porcentaje, el 45% son rutas de navegación comercial que atraviesan por las islas, lo que significa que quien tenga el control militar de las islas puede ocasionar un colapso al comercio marítimo al impedir o limitar los accesos a los estrechos de Malaca o Sonda, importantes vías de comunicación con el océano Índico.

¹ Las tierras raras también son conocidas como el "oro industrial", están compuestas de 17 elementos químicos, de los cuales resaltan, por su uso e investigación, el itrio, el escandio y 15 elementos más del grupo de los "lantánidos". Su obtención es sustancial para la industria moderna, ya que representan la línea base para el desarrollo tecnológico moderno (Rodrigo, 2021), por lo tanto, por su complejidad en su obtención, procesamiento y finalidad de su uso, se han convertido en minerales estratégicos.

El interés que tiene China es económico, pero también es una cuestión del ejercicio oceanopolítico de su nueva visión marítima, por lo que las islas tienen un alto valor; en ese sentido, para Filipinas también es un tema económico, pero también un tema de delimitación de sus espacios marítimos de acuerdo con la CONVEMAR. Para Vietnam es un tema económico, pero también es un tema ideológico, debido a las diferencias² históricas que tiene con China; por otro lado, en cuanto a Malasia y Brunei, el interés es económico y a una visión oceanopolítica que esos recursos representan para el incremento de sus capacidades para alcanzar un alto nivel de desarrollo (Granados, 2016).

Figura 7

Las islas Spratly en el mar Meridional de la China



Nota. El mapa tiene como fuente de información U.S. Central Intelligence Agency. Reimpreso de "MAPA DE LAS ISLAS SPRATLY", de Mapa Owje, de

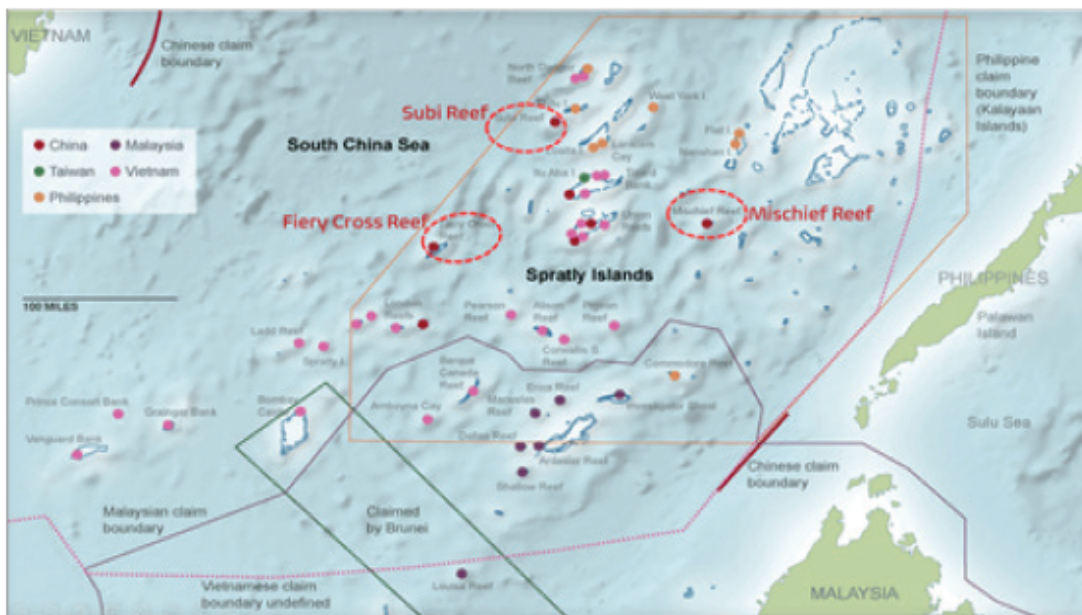
² El antecedente es militar, cuando China derrotó Vietnam en 1974 y 1988.

1995; Obtenida el 28 de enero de 2023, de https://mapas.owje.com/3311_mapa-de-las-islas-spratly.html.

China tiene una visión oceanopolítica cuyo fin es controlar al Mar Meridional de la China y desde ahí proyectar su poder a la Cuenca Asia-Pacífico, por ello transformó a los arrecifes Mischief Reef, Subi Reef y Fiery Cross (figuras 8 y 9), que están en las islas Spratly, en islas, armándolas con “sistemas de misiles antibuque y antiaéreos, láser y equipos de interferencia y aviones de combate en un movimiento cada vez más agresivo que amenaza a todas las naciones que operan cerca” (The Guardian, 2022). Los indicios que sustentan la pretensión china son: el incremento del gasto militar, el cual a la fecha ya es el segundo mayor presupuesto global; además, el desarrollo de misiles hipersónicos; el desarrollo del caza furtivo de quinta generación J-20, y la implementación de dos portaviones y la construcción de un tercero.

Figura 8

Intereses en las islas Spratly de los países que comparten el mar Meridional de la China

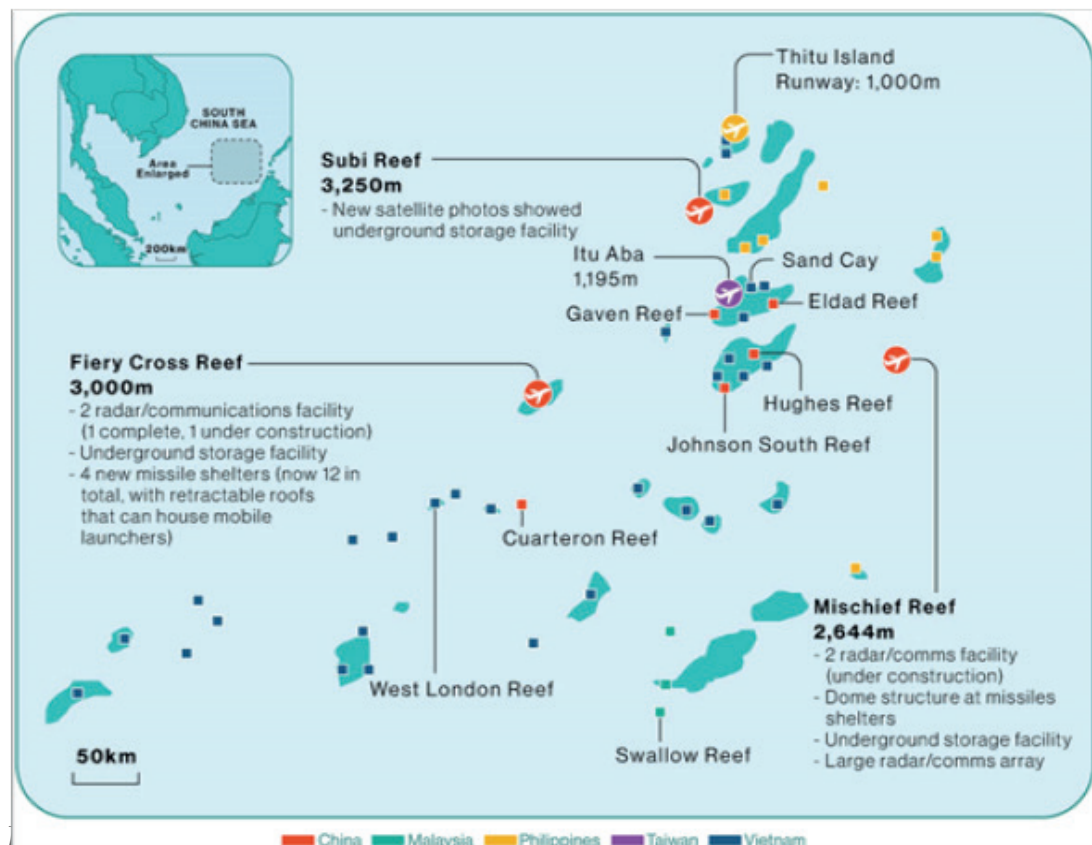


Nota. Con ovoides de líneas discontinuas rojas están señaladas, para su identificación, los arrecifes Mischief Reef, Subi Reef y Fiery Cross ocupados y transformados por la China con tecnología militar de punta. El mapa fue elaborado por Joe Burgess, con fuentes del Departamento de Estado de EE. UU., Oficina del Geógrafo; GEBCO. Modificada de “Asia Pacífico”, de The New York Times, de 2013; Obtenida el 28 de enero de 2023, de <https://archive>.

nytimes.com/www.nytimes.com/interactive/2012/05/31/world/asia/Territorial-Claims-in-South-China-Sea.html.

Figura 9

Infraestructura militar de importancia en las islas Spratly



Mar Meridional de la China en las islas Spratly, en donde, en cortos periodos e inversiones muy elevadas, además del empleo de técnicas y tecnología de punta, como es el caso de China, progresivamente han ido convirtiendo a algunos de los arrecifes en islas como puntos oceanopolíticos de avanzada hacia la cuenca Asia-Pacífico, como factores de proyección de su capacidad hegemónica. Modificada de "Militarising The South China Sea Amid A Pandemic", de 9 de agosto de 2020; Obtenida el 28 de enero de 2023, de <https://theaseanpost.com/article/militarising-south-china-sea-amid-pandemic>. Copyright © 2017-2023 The Asean Post.

Archipiélago de las islas Paracel

Las islas Paracel, también llamadas en mandarín Xisha, forman un archipiélago del SCS que está aproximadamente equidistante a las costas de China y de Vietnam, y a un tercio de la distancia entre Vietnam y las Filipinas (Figura 10). El archipiélago está constituido por, aproximadamente, 130 de pequeñas islas y arrecifes de coral, que están agrupadas, unas hacia el noreste llamadas Grupo Amphitrite y otro más hacia el occidente denominado Grupo Crescent. Las islas están distribuidas en aproximadamente 15.000 km² del SCS, que representan unos 8 km². Su nombre es de origen portugués y aparece como tal en la cartografía náutica del siglo XVI. Es interesante conocer que el sumidero (agujero azul)³ submarino más profundo del mundo, con 300 m, “Dragon Hole”, oficialmente: “Sansha Yongle Blue Hole” se encuentra en el archipiélago y la biodiversidad es endémica. El archipiélago tiene un clima cálido y húmedo, caracterizado por lluvias frecuentes, además de la formación de tifones. En sus recursos naturales (vivos y no vivos) están importantes y productivos recursos ictiológicos, y en el subsuelo marino existen potenciales reservas de gas y petróleo que aún no han sido explotadas, siempre considerando que las islas están bajo reclamación de China, Vietnam y Taiwán (Wikipedia, 2023).

Los grupos de islas, Amphitrite y Crescent son particularmente importantes, desde el punto de vista histórico respecto a las disputas territoriales, debido a que en los años 40 y 50 del siglo XX ocurrieron acciones bélicas por parte de los actores que propugnaban tomar las islas, luego de la incertidumbre que dejaba la guerra de Indochina y la salida definitiva de los franceses, dejando los espacios de poder sin definición; además de las causalidades de la II Guerra Mundial. La Indochina francesa anexó a las Paracels en 1932; por otro lado, Japón tomó posesión temporal de algunas islas entre 1939 y 1945, retirándose más tarde en forma definitiva y dejando claro en 1951 que no tenía ninguna pretensión sobre las islas.

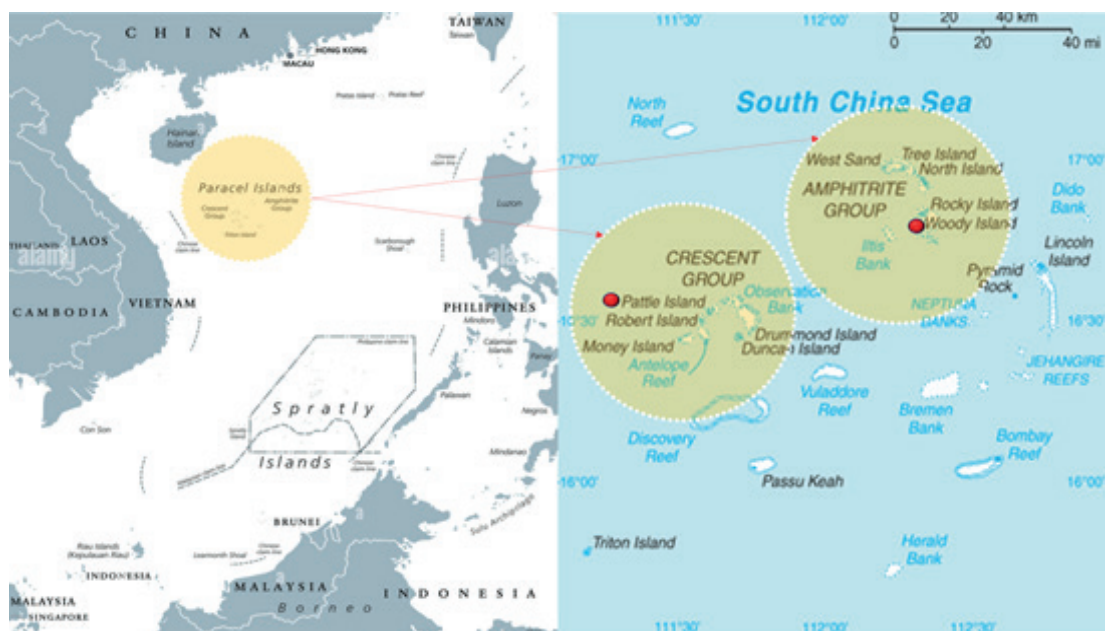
La problemática se centró a partir de 1932 respecto a la propiedad de las islas, evidenciándose desde el principio el interés histórico que China ha de-tentado sobre ellas; en ese orden de cosas, China tomó posesión de Woody Island, que está en el Grupo Amphitrite, después de la II Guerra Mundial en 1947; mientras tanto, como parte de la presencia francesa, Vietnam estaba en posesión de la isla Pattle Island, del Grupo Crescent, hecho cargo de una es-

³ Los sumideros son cuevas verticales submarinas que tienen un color azul oscuro, el cual contrasta con el color de las aguas poco profundas del área que los rodea, dando la impresión de ser “sumideros” (Mettler, 2016).

tación meteorológica, una situación que se mantuvo, hasta que en 1974 China atacó con fuerza a las instalaciones vietnamitas en isla Pattle y se posicionó de la isla como reacción a los contratos petroleros que había firmado Vietnam para la extracción de petróleo de las aguas aledañas (Britannica, 2020), de hecho, el descubrimiento de los yacimientos de gas y petróleo exacerbaron los intereses marítimos de los actores directamente involucrados como son China, Vietnam y Taiwán.

Figura 10

El archipiélago de las islas Paracel



Nota. El archipiélago de Paracel está compuesta de dos grupos de islas: Amphitrite al NE y Crescent al SO. El archipiélago se encuentra al NO del archipiélago de Spratly. Composición gráfica de propia autoría, con elementos cartográficos tomados de la Internet. Modificada de “islas Paracel”, sin data; Obtenida el 28 de enero de 2023, de [https://es.getamap.net/mapas/paracel_islands_\[_undetermined_\]/](https://es.getamap.net/mapas/paracel_islands_[_undetermined_]/). y de “Islas Paracel”, de 22 de mayo de 2019; Obtenida el 28 de enero de 2023, de <https://www.alamy.es/las-islas-del-mar-del-sur-de-china-el-mapa-politico-islas-paracel-y-spratly-atolones-cayos-y-arrecifes-parcialmente-reclamadas-por-china-y-otros-estados-vecinos-image247219902.html?imageid=DFCFBF231-E37E-45C2-B3D0-6F8732E74E1C&p=183153&pn=1&searchId=-662b5078fc2a6f6db9843679dd868722&searchtype=0>

La transformación de las islas Spratly y Paracel

La visión oceanopolítica de China es el control del SCS, ya que sus disputas e intereses marítimos en juego tienen varios tonos en los que también están Taiwán, Vietnam, Filipinas, Malasia, Indonesia y Brunei, que disputan desde temas de espacios marítimos, hasta la obtención de recursos. China construyó⁴, en posiciones geográficas estratégicas, puestos de avanzada desde donde proyectar su poder e influencia para obtener los recursos naturales y el control de las rutas comerciales marítimas; una tarea en la que ha invertido ingentes recursos desde el 2012 (Figura 11), prácticamente transformando algunas islas y arrecifes en complejos militares, con todas las infraestructuras, además, de la tecnología e ingenios necesarios para atender esas tareas, en las islas Spratly y Paracel, con 7 y 20 puestos de avanzada, respectivamente. Por otra parte, en 2012, China tomó y se posesionó de Scarborough Shoal (AMTI, 2023), desde donde hace presencia con los guardacostas de ese país. De todas maneras, por las distancias a sus puntos logísticos, podrían ser vulnerables a los ataques que realicen sus enemigos, en caso de una guerra; porque las bases están aisladas en medio del SCS, ya que su proyección implica un aproximado de 3,3 millones de km², agregando que “Las islas y los arrecifes en el Mar Meridional de China tienen ventajas únicas para salvaguardar la soberanía nacional y mantener una presencia militar en mar abierto, pero tienen debilidades naturales con respecto a su propia defensa militar” (Griffiths, 2020). A esta problemática hay que agregar las condiciones del medio marino, que en la posición en la que están generan gran cantidad de oxidación por la salinidad y riesgos derivados por el incremento del nivel del mar, especialmente si se tienen aviones, aunque estos estén relativamente protegidos.

En el archipiélago de Paracels, en Woody Island, China construyó una instalación militar con un aeropuerto pavimentado de 1 524 a 2 437 m, según la actualización del 2021, así como China ha dispersado guarniciones en otras islas (Figura 12). En Woody Island hay alrededor de 1 000 residentes chinos, con un crecimiento poblacional de 0.75% (2021 estimado). Las construcciones que han realizado los constructores chinos han tenido impactos sobre el medio marino local, arriesgando los ecosistemas sensibles del área; no obstante, como se indicó, los espacios marítimos alrededor de las islas son prolíficas para la pesca comercial. En la actualidad mantienen 20 puestos de avanzada caracterizados, dependiendo de la prioridad que les han dado, por construcciones de uno o dos edificios.

⁴ Como ejemplo, China dragó y reconstituyó varios espacios en las islas Spratly, creando 129 km² de nuevos espacios para construcción de bases militares.

Woody Island es la mejor dotada, ya que es la principal base que incluye aviones de combate, instalaciones navales, radares de vigilancia y defensas como misiles tierra-aire y misiles de crucero antibuque (CIA, 2023).

Figura 11

Transformación de tres arrecifes de las islas Spratly en bases militares chinas



Nota. En las fotos superiores de la composición, se observan las transformaciones de los arrecifes de las islas Spratly: Mischief (2012), Fiery Cross (2014) y Subi (2012) en bases militares chinas, con pistas de aterrizaje, baterías de misiles, radares y otros ingenios militares de tecnología de punta chinos. La composición fotográfica es de propia autoría utilizando el material gráfico de “ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE”, sin fecha; Obtenida el 28 de enero de 2023, de <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>. La Iniciativa de Transparencia Marítima de Asia y el Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales

El actual gobierno chino, además de los esfuerzos que ha destacado en la transformación de las islas de los archipiélagos Spratly e Paracels, dispuso la construcción de un buque guardacostas oceánico, encargando al astillero Wuchang Shipbuilding Industry Group, CSSC, el cual tendrá la tarea de hacer presencia y vigilar las acciones que puedan ocurrir en las islas que están siendo reclamadas por otros países, de hecho, según las autoridades chinas, el buque se ha construido para la aplicación de la CONVEMAR y reforzar el

control del mar en los espacios de interés marítimo nacionales (zhou, 2022). El buque del astillero CSSC, es un buque que representa otro de los intereses marítimos más bien definidos en el Asia Oriental, y China es uno de sus mejores exponentes; como ejemplo está el buque de servicio para el control de la ley del mar, con una autonomía de 10.000 millas náuticas y 80 días de navegación; eslora de 110 m; manga de 15 m; calado 4,5 m; velocidad 20 Nudos; desplazamiento de 3.000 Tn. El buque tiene el concepto de integrar las disposiciones de la CONVEMAR; las tareas de protección del medio y recursos marinos, investigación marina; recolección de evidencias en todo lo que impliquen los espacios marítimos chinos, lo que implica las que ocupan los archipiélagos de las Spratly y las Paracels (CSSC, 2023).

Figura 12

Ejemplo de islas del archipiélago Paracels



Nota. Se detallan algunos ejemplos de los puestos de avanzada chinos que han instalado en algunas islas y arrecifes del archipiélago de Paracels; se destacan la isla Woody, que es la más poblada de todas, en el Grupo Amphitrite y la isla Pattle, la principal del Grupo Cresce. La composición fotográfica es de propia autoría. Modificada de “ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE”, de 2023; tomada el 28 de enero de 2023; de <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>.

El redescubrimiento de América y el Asia Oriental

Los exploradores antes de Colón

Los vikingos

La exploración y conquista de América por parte de europeos, a la cabeza de su más grande explorador, Cristóbal Colón, marcan aspectos sustanciales que deben ser comprendidos en sus contextos, porque son realidades que hoy en día, de diferentes formas, vuelven a darse, en circunstancias un tanto distintas, pero conceptualmente iguales, debido a la sinusoidal evolución de los pueblos; de hecho, hoy en día hablar del descubrimiento de América ya no es propio, porque está claro debido a las evidencias científicas que el origen de los pueblos americanos que Colón encontró en su periplo, eran el resultado de varias migraciones que se habían dado a través del tiempo; entre ellas, tal vez de las primeras, aquella que se produjo a través del estrecho⁵ de Bering ((hoy se entiende que fueron bidireccionales) hacía 10.000 u 11.000 años, e incluso más tardías entre 7500 y 500 años (Kreier, 2023). Así mismo, los investigadores han encontrado indicios arqueológicos de que los vikingos, para el 1000 d.C, que evidencian su presencia en Groenlandia y Terranova, primero con Leif Eriksson y luego con Thorfinn Karlsefni, impulsados por encontrar recursos que les permitieran una mejor calidad de vida para sus familias (Linden, 2004).

Los polinesios

Por otro lado, una de las migraciones más extraordinarias (Figura 13), debido a su maestría marinera en el océano más grande del mundo, el Pacífico, es la de los polinesios y su estructura visión de sus intereses marítimos, que impulsaron a los Lapitas a trasladarse desde las tierras de lo que hoy es Taiwán hacia Nueva Zelanda y de ahí, como polinesios, expandirse por todas las islas que configuraron el famoso triángulo polinesio, con sus vértices en Nueva Zelanda, isla de Pascua y Hawaii; desbordándose hacia la Antártida y hacia las costas de lo que hoy es Sudamérica (Figura 14), lo cual poco a poco se está develando con tecnologías de trazabilidad genómica y evidencias como el consumo de la batata en algunos pueblos polinesios (Wallin, 2020).

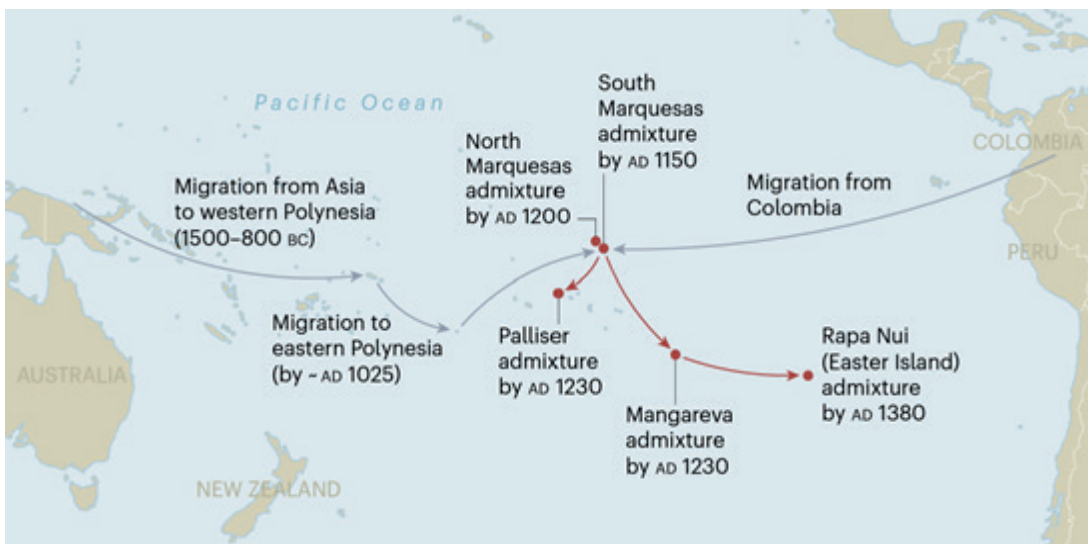
En el contexto histórico que hemos visto, hablar del nuevo descubrimiento de América ya no es impropio y tiene más sentido y es más cercano con la rea-

⁵ Las migraciones se produjeron a través de corredores terrestres, los cuales, por efectos de la edad del hielo y el descenso del nivel del mar global, facilitaron esas migraciones; sin embargo, también hay evidencias de que dichos desplazamientos pudieron haber sido realizados utilizando botes.

lidad de los hechos ciertos. Así como también es importante separar entre la exploración y el nuevo descubrimiento y la conquista que se realizó después; lo cual, a la luz de la historia ha sido uno de los procesos más caóticos de la historia de la humanidad en cuanto se refiere a la crueldad con la que actuaron los conquistadores, al diezmar pueblos y destruir sofisticadas culturas americanas; sin embargo, en medio de todo ello, hubieron intereses que partieron desde los propios intereses nacionales de las naciones hegemónicas de la época y que evidenciaron algunos de los primeros aspectos oceanopolíticos de las visiones expansionistas de la época, y también como consecuencia de las primeras cuestiones geopolíticas trascendentes de la transición de la edad media, a partir de las cuales, el mundo no sería el mismo.

Figura 13

Los ancestros polinesios de los pueblos suramericanos



Nota. Las evidencias obtenidas a través de la trazabilidad genética arrojan dos posibles vías de contacto entre los pueblos polinesios y los suramericanos; el primero, aproximadamente en el 1150 d.C. entre las islas Marquesas del Sur y probablemente el Sur de Colombia; el segundo, aproximadamente, en el 1380 d.C. entre las islas Marquesas del Norte y la isla Rapa Nui (isla de Pascua-Chile). Reimpresión de “Native South Americans reached Polynesia early”, de P. Wallin, 2022, *Nature*, 583, p. 525.

El contexto histórico de Constantinopla y la Ruta de la Seda

Roma siempre sintetizó la máxima aspiración del pensamiento de poder y riqueza en la antigüedad, pero como todos los grandes imperios y los pequeños Estados, son gobernados por seres humanos, imperfectos, brillantes, transformantes y destructores en la sinusoide de las situaciones y circunstancias que van construyendo la historia. Roma, el gran imperio de occidente, luego de una serie continua de problemas sociales, económicos y políticos comenzó su declive definitivo en tres etapas de su gran existencia; la primera, la batalla de Andrinopla, el 9 de agosto de 378, cuando una poderosa coalición de tribus germánicas derrotaron al ejército romano; luego, los galos, por primera vez, invaden y saquean Roma en el 390; y, finalmente, quien pasó a la historia como el rey hérulo, Odoacro, quien destronó al último rey del Imperio Romano de Occidente, Rómulo Augústulo, el 4 de septiembre de 476, cierra definitivamente una página impresionante de la historia humana.

La nueva Roma estaba en Bizancio, el Imperio Romano de Oriente, que comenzó siendo un producto de la aplicación de la tetrarquía, una división del Imperio Romano en Occidente y Oriente para facilitar su administración, dada su enorme extensión territorial; eso ocurrió el 1 de abril de 286; luego, Constantino I, El Grande, fundó la capital del Imperio Romano de Oriente, “Nueva Roma”, pero que, a la luz de la historia, se llamó definitivamente Constantinopla; luego, vino la separación definitiva del Imperio Romano de Occidente, el 17 de mayo de 395. A partir de ahí, el máximo esplendor del Imperio Bizantino fue en el periodo comprendido entre el 527 y el 565, durante el reinado de Justiniano I; luego de quien, aunque no inmediatamente, comenzó un deterioro paulatino e inexorable, en el que su territorio fue variando hasta la caída de Constantinopla, el 29 de mayo de 1453, en manos del sultán Mehemed II.

Esta ciudad reviste una extraordinaria importancia estratégica para el comercio, la política y la religión, porque desde el nacimiento y crecimiento del islamismo, fue asechada por los sultanes otomanos y fue la expresión de la resistencia del cristianismo y el paso obligado del comercio mundial de la época. Constantinopla (hoy Estambul) tuvo una posición privilegiada y estratégica (History, 2022), porque constituye el paso y, al mismo tiempo, el puente entre Asia y Europa, lo que garantizó el tránsito vital del comercio que fluía desde Asia hasta Europa, y además controló el paso desde el mar Mediterráneo al mar Negro. En su punto de máximo desarrollo —en el periodo justiniano—

Constantinopla pudo controlar la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda (figuras 14 y 15). Estas rutas no se las puede considerar sólo como un comercio entre China y Europa, sino en una suerte de tren que acarreó las mercaderías de varios pueblos que estaban en la ruta, los cuales, por la razón de comerciar y competir y ganar mejor, no sólo que ampliaron la “gama” de productos, sino que, además, los iban mejorando con el tiempo, para hacerlos más atractivos para los comerciantes y el apetito de los clientes; esto también trajo consigo el intercambio de idiomas, el conocimiento de religiones, intercambio de monedas, cultura en general, además de información privilegiada y estratégica.

Todo aquello que podría tener un costo estaba en estas caravanas, que también fueron una de las luces en el oscurantismo de la Edad Media. Tal fue el nivel de desarrollo que tuvo Constantinopla que en el periodo del emperador romano Septimio Severo (193 a 211) la ciudad pasó de 30.000 habitantes, hasta 400.000 en el periodo justiniano (Civitatis-Estambul, 2023).

La cuestión es que en Constantinopla se consolidó una suerte de centro de acopio de artículos de extraordinaria rentabilidad comercial, que era distribuida para toda Europa, que llegaba por la ruta de la seda y la RMS; pero esas rutas de ninguna manera se constituyeron solamente alrededor de los productos de la China, ni tampoco es algo que se produjo próximo a la existencia del Imperio Romano de Oriente o el de Occidente, pues las interconexiones comerciales como vías sustanciales de desarrollo y supervivencia, según la información arqueológica disponible, que esa visión comercial viene desde la prehistoria en las relaciones comerciales entre el Asia Meridional y el Asia Suroriental, como lo demuestran los análisis de los restos encontrados en el sitio arqueológico de Don Ta Phet, en el centro de Tailandia (1984), donde se delató que:

Sus importantes reevaluaciones de la organización sociopolítica y económica del sudeste asiático antes del llamado período “indianizado” mejoraron nuestra comprensión de su papel en el primer sistema global que une Occidente a través de la India con China: el sistema comercial conocido como la Ruta de la Seda marítima. (Bellina, 2015)

De hecho, la investigación ha demostrado que el Sudeste Asiático ya había desarrollado extensas y dinámicas rutas comerciales regionales durante el período Neolítico. (...) Cada estudio destaca una faceta de una red de intercambio prehistórica preexistente alrededor del Mar de China

Meridional, y los resultados demuestran algunas de las formas en que las sociedades reaccionaron cuando se entrelazaron en el intercambio con las poblaciones vecinas. Desde la península de Tailandia hasta la costa de Vietnam y Filipinas, varias poblaciones desarrollaron y compartieron prácticas culturales elaboradas gracias a las redes neolíticas⁶ que comerciaban con un conjunto similar de objetos valiosos exóticos. (Bellina, 2015)

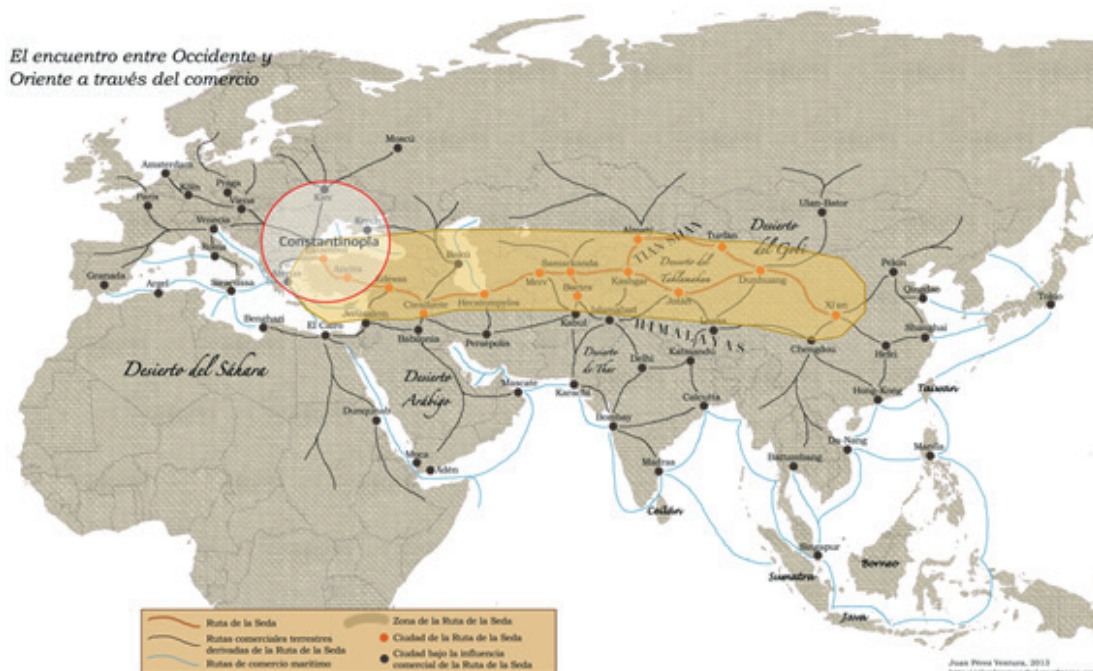
Estos primeros encuentros entre pueblos y el flujo comercial que se dio era el principio de algo que fue perfeccionando con el tiempo, directamente proporcional con los intereses de los pueblos, los cuales, considerando las extensiones marítimas por las que los pueblos tenían que transitar, realmente eran una cuestión vital, para lo cual, también, desarrollaron capacidades, infraestructuras y tecnologías tendientes a alcanzar los objetivos que esos intereses derivaban, entre ellos, los marítimos. La Ruta de la Seda fue un encuentro⁷ que ocurrió entre dos hegemones de la época, Grecia y China, en el siglo I a.C., en lo que hoy es Uzbekistán. Esta Ruta fue, básicamente, una red de rutas comerciales que se extendió por toda Asia, conectando a China y los países del área de su influencia, con Europa, África, India, Asia Central, Siria, Persia, Arabia y Turquía. El Emperador Wu Han utilizó la Ruta para incentivar el comercio y promover la gestión militar en contra de los saqueadores (hunos) de las estepas que ya les estaba ocasionando una serie de problemas en las fronteras chinas y, sobre todo, allanaría el camino a su intención de expandirse hacia occidente, tal como ocurrió (Palomo, 2020).

⁶ Periodo comprendido entre el 6000 a. C. y el 4000 a. C.

⁷ Este encuentro tuvo un protagonista Zhang Qian (206 a. C.-24 d. C.) quien fue un connotado explorador del emperador Wu Han. Qian abrió la antigua ruta de la seda.

Figura 14

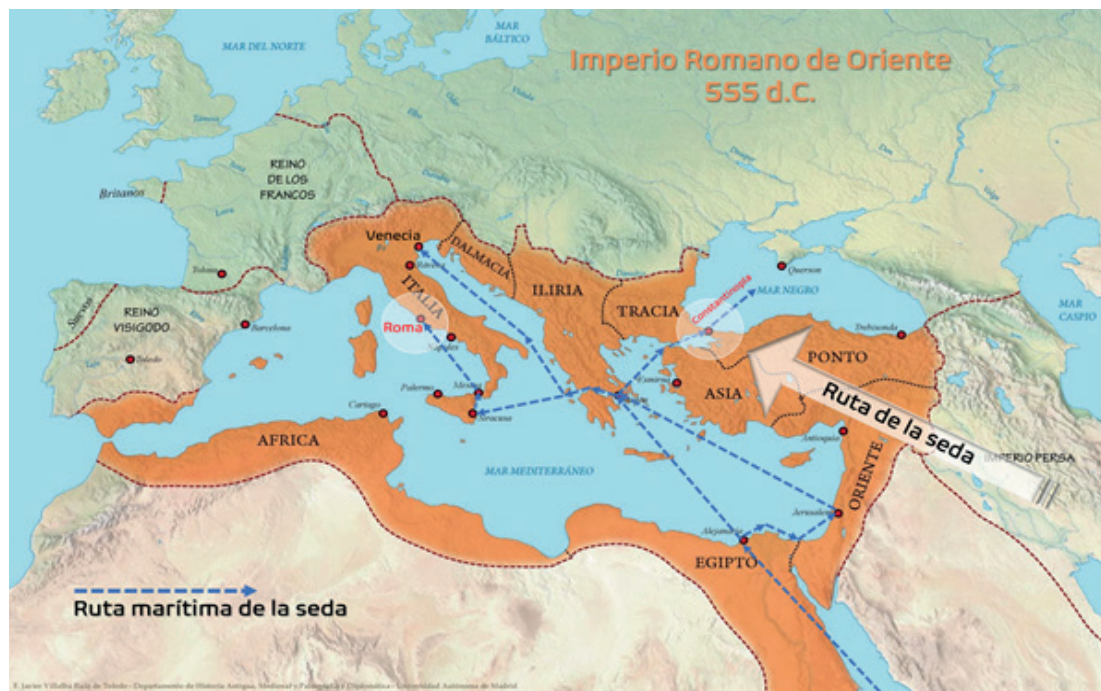
La Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima



Nota. El comercio que se estableció sobre la base de la exportación de productos hechos con la seda y la tecnología chinas propició e incentivó la configuración de una ruta comercial llamada la “Ruta de la Seda”, la que estuvo vigente desde el I a.C. hasta 1453; no obstante, no sólo fue esa mercadería la que hizo que dicha ruta prevalezca, sino que, también, fueron las especias, piedras y metales preciosos, además de otros artículos que venían desde toda Asia Oriental. Constantinopla se convirtió en un nodo vital en la red que caracterizó a la Ruta, ya que controló, gestionó y coadyuvó a garantizar su existencia. Modificada de “Historias de la ruta de la seda, la red comercial que conectó tres continentes”, 2013; tomada el 22 de enero de 2023; de http://www.uam.es/personal_pdi/filoyletras/javr/mapas/Maxima%20expansion%20del%20Imperio%20Bizantino%20durante%20el%20reinado%20de%20Justiniano.jpg.

Figura 15

La Ruta Marítima de la Seda en el periodo del reinado de Justiniano I



Nota. La Ruta Marítima de la Seda, RMS, venía desde Asia, por el océano Índico, pasaba por el mar Rojo y luego al mar Mediterráneo, en Alejandría, distribuyéndose el flujo comercial desde Jerusalén a Atenas; desde ahí, hasta Siracusa (Sicilia) y luego hasta Roma; también, desde Atenas, hacia Constantinopla y su proyección hacia el mar Negro. La composición gráfica es de propia autoría. Modificada de "Mapa del Imperio bizantino en el año 550, bajo el reinado de Justiniano", de 19 de febrero de 2010; tomada el 22 de enero de 2023; de http://www.uam.es/personal_pdi/filoyletras/javr/mapas/Maxima%20expansion%20del%20Imperio%20Bizantino%20durante%20el%20reinado%20de%20Justiniano.jpg. Licencia dual bajo la GFDL.

La conexión desde el Mar Rojo al Mar Mediterráneo

Los esfuerzos involucrados para lograr finalizar un viaje que se iniciaba en el SCS, compilando mercaderías y luego navegando hacia el océano Índico y finalmente llegando al mar Rojo; hasta ahí las cosas podrían pasar como un periplo más, de tantos que debían hacer los comerciantes; no obstante, sólo recordemos que para la época que comenzó la conformación de la ruta de la seda, el canal de Suez no existía, así es que el tránsito más complejo era desde el mar Rojo hacia el mar Mediterráneo, hablamos desde el punto de vista de movimiento, porque también habían otros muchos riesgos en la ruta. En la an-

tigüedad, para pasar desde el mar Rojo al Mediterráneo se utilizaban pequeños canales que los unían, cuyos caudales dependían de varios factores, esto ocurría desde unos 2000 a.C. (History, 2018), por lo tanto, el uso de segmentos terrestres para carga, con vehículos halados por caballos era lo idóneo para mantener activo el comercio; consideremos que desde los faraones egipcios Senausret III (1887-1849) se comenzó la construcción de un canal que habilite la conexión, que en algunos casos se lo amplió o se buscó otras alternativas, salvo periodos en los que la necesidad de mantenerlos abiertos por los temas comerciales y de navegación, motivó a Sity I (1310 a.C.), Neco II (610 a.C.), el rey persa Darío (522 a.C.), el emperador Trajano (117 d.C.) y Amro Ibn Elas (640 d.C.), y algunos más (MarineInsight, 2022).

La ciudad de Alejandría

La Ruta de la Seda también permitió el desarrollo de puertos tan importantes como el de Alejandría, el cual fue conquistado por el Imperio Roma de Occidente en el 30 a.C., desde donde salía el trigo y el algodón egipcios, que eran los dos productos, aunque no los únicos, más esenciales y demandados, y además, constituía uno de los centros comerciales y culturales del mundo conocido de la época; así mismo, hacia acopio del comercio que venía desde los países del SCS, especialmente la China, con productos exóticos y de lujo; cuando la ciudad fue conquistada por los árabes en el 642 d.C. (UNESCO, 2023) se incrementó su importancia conforme se incrementaron las nuevas rutas de las líneas comerciales musulmanas, con las que la Ruta de la Seda adquirió más importancia, dinamizando la región, y ampliando el flujo comercial hacia Constantinopla que, per se, ya era el punto comercial y cultural más importante de la cuenca del Mediterráneo. La decadencia de Alejandría comenzó con la ocurrencia de dos hechos interrelacionados, la caída de Constantinopla, la ruptura de la Ruta de la Seda, el descubrimiento de América y el cambio casi total de la forma de hacer el comercio con los países asiáticos, especialmente con los de la cuenca del SCS.

Las especias

Otro aspecto que es necesario develar como un interés fundamental de los actores involucrados, desde el punto de vista geográfico, comercial y político, son las especias que acompañaron a la Ruta de la Seda, aliviando también los

grandes cambios que ocurrieron desde el punto de vista geopolítico y oceanopolítico, en periodos cortos, en los que los liderazgos de los reyes y sus visiones, determinaron cambios trascendentales con los que, aún hoy en día, representan la configuración y la identidad de los países como China o Japón, además del resto que son parte de la cuenca del SCS y que nos revelan una riqueza cultural extraordinaria; como ejemplos: Tailandia, Malasia y Filipinas, entre otros y como los propios “Tigres Asiáticos”, que son un interesante ejemplo de desarrollo basados en la cultura de la voluntad, la identidad y, sobre todo, una enorme construcción de capacidades; estamos hablando de: Hong Kong, Singapur; Taiwán y Corea del Sur.

La importancia que tuvieron las especias en varios estadios de la historia de la humanidad, nos revelan los intereses que coadyuvaban para su importación o exportación, aún en medio de conflictos, de distintas escalas, de los pueblos por donde atravesaban las caravanas llevando estos elementos altamente demandados y codiciados, por lo que valía la pena arriesgar la vida, ya que los réditos de llegar a su destino así lo justificaban, más aún cuando el destino final pagaban bien y culturalmente recibían, además, un reconocimiento, que incluso ha llegado a ser, en algunos casos, histórico, como el dado a la familia Polo. En todo caso, las especias tienen una especial connotación porque representaron un símbolo de buena comida, lo que significa estatus, así como una mercadería, complementos de los alimentos, que representaba un permanente deseo del común de las personas, lo que las convirtió en un objeto tanto o más valioso que la misma seda y fue parte de la oferta y demanda de los mercados de las rutas comerciales, incluida la Ruda de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda.

Lo que representó la caída de Constantinopla

Históricamente la conquista de Constantinopla por Mehmed II constituye un hito en muchos sentidos, la mayoría en simbolismos que atañen al poder y al dominio, pero también al impacto sobre el comercio; además del aspecto religioso, que siempre es importante tomarlo en cuenta, porque para cuando ocurrió eso el 29 de mayo de 1453, representó una etapa de la humanidad relacionada con la expansión musulmana en Europa.

Hasta este punto, es esencial recordar lo que tiene que ver con que, desde el siglo I a.C. hasta el 1453 de nuestra era (es decir, algo más de 1454 años) la Ruta de la Seda, con todas las conexiones, riquezas y difusiones culturales

que representa, fue un tema vital para las relaciones oriente-occidente, ya que la Ruta unía Xi'an, la capital imperial china, con Roma, capital del Imperio Romano cuando los comerciantes conformaban largas caravanas de camellos o establecían rutas marítimas llevando productos de la cuenca del SCS y del Mediterráneo, intercambiando productos, a través de una actividad muy dinámica y, también conociendo y difundiendo nuevas culturas.

Cuando cayó Constantinopla, punto que unía Roma con Xi'an, la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda se cortaron en forma indefinida, aunque en pequeñas escalas aún funcionaron por algún tiempo más. El hecho cierto es que fue todo un desastre económico, cultural y político, porque muchas ciudades habían florecido a la sombra de ese comercio, había infraestructura e inversiones y activos que se perdieron, mercados del Mediterráneo que desaparecieron, muchos artículos se encarecieron terriblemente, pero que aún era consumidos por los niveles altos de riqueza de Europa, que eran alimentados por los productos de Asia Oriental y el Asia Central, especialmente.

Cayeron los mercados, se perdieron inversionistas, impactaron severamente a varias familias de comerciantes genoveses, ocasionó que haya un reordenamiento social, económico, político e incluso ambiental; hubo una gran afectación a los intereses marítimos de muchos países a la vera de los mares y océanos que configuraban la Ruta; se inició la expansión musulmana hacia Europa, aunque no en el límite y en la magnitud que hubieran deseado; definió a Mehmet II, como "El Conquistador", el sultán quien finalmente conquistó a Constantinopla; inició un periodo de transición para el fin de la Edad Media, propiciando el movimiento renacentista, con todos los ilustrados que lograron salir a tiempo de la ciudad antes del colapso final, siendo Italia una de las más favorecidas con este proceso; también se enriquecieron otras ciudades con el arte y cultura bizantina.

Se abrieron otras posibilidades que fueron explotadas con la navegación marítima que, finalmente, era mucho más económica y segura de lo que fuera la Ruta, propiciando el redescubrimiento de América el 12 de octubre de 1494, debido a la búsqueda urgente de nuevos caminos que conectaran a Europa con las Indias Orientales o las islas del Asia Oriental, en la que también estaban involucrados los lusos con expediciones que llegaron a varios puntos del Asia Meridional e incluso sometiendo a algunos de sus pueblos para conseguir especias, esclavos y cuantas mercaderías que representaban riqueza y poder; se aceleró en Asia Oriental la expansión mongola.

Los intereses nacionales

Los intereses nacionales de los Estados dependen de su perspectiva y percepción de las realidades globales, orientadas a los factores que representan la supervivencia, el desarrollo y la proyección de su influencia en su entorno⁸, en los espacios geográficos de gestión vital, sea en mar, en la tierra o en otra dimensión de gestión. En ese sentido, el éxito de identificar los intereses nacionales y elevarlos en el supra de todos los sistemas que conforman un determinado Estado, dejando constancia de su identidad en la carta magna, es una de las principales tareas de los políticos y, más aún, es una responsabilidad de los habitantes de una nación. Desde el más poderoso hasta el más humilde deben tener el conocimiento y la consciencia de cuáles son estos intereses, con los cuales, sin duda, se construye un Estado y, por esas mismas razones, se es capaz de, incluso, llegar a la guerra, si el caso fuera. Un ejemplo interesante es la visión de responsabilidad de luchar por su país que la mayoría de los ciudadanos ingleses tuvieron al momento de enfrentar la I y II Guerra Mundial, o aquella que animó a los jóvenes estadounidenses a luchar por su país luego del ataque a Pearl Harbor⁹.

La identificación de estos intereses nacionales, los cuales en su definición llegan a interiorizar a los pobladores de un país que su defensa es vital, es decir y sin ambages, es una cuestión de vida o muerte, entendiéndose que, en ese rango tan extremo, la percepción de la libertad es uno de los principios que rigen ese proceso, mediante el cual los hombres se lanzan a la guerra. Su fundamento, sin dudas es una *raison d'état*, una razón de Estado, como la denominó para la posteridad Armand Jean du Plessis, cardenal-duque de Richelieu¹⁰, atribuido el primer concepto de intereses nacionales, en una época en la que era necesario construir una nación fuerte y concomitante con ello, una política exterior agresiva que le siguiera los pasos, acompañado de uno de los primeros y más efectivos sistemas de inteligencia eficientes, para poder mantener a Francia como actor fundamental en un mundo incierto y transformante. En ese entorno, las *raison d'état*, los intereses nacionales, debía caracterizar la política que no debía:

...basarse en preocupaciones dinásticas o sentimentales o en los deseos de un gobernante, sosteniendo en cambio que el estado trascendía la corona y la tierra, el príncipe y el pueblo, y tenía intereses y necesidades

⁸ Son los ejes de gestión vital de la visión oceanopolítica del Mar Equinoccial.

⁹ El ataque sorpresivo de la armada imperial japonesa a cargo del almirante en jefe de la Flota Combinada, Isoroku Yamamoto, en el Pacífico, a la base naval estadounidense de Pearl Harbor, en Hawái, el 7 de diciembre de 1941, con el fin de neutralizar a la flota naval estadounidense del Pacífico.

¹⁰ Estadista, político y sacerdote católico que nació en París, el 9-sep-1585; murió en París el 4-dic-1642, 57 años.

independientes de todos estos elementos. Afirmó que el arte de gobernar radica en reconocer estos intereses y actuar de acuerdo con ellos, independientemente de consideraciones éticas o religiosas. (Britannica, 2023)

Desde esa lógica francesa del siglo XVII, hasta la actualidad, como todo, algunas ideas permanecen como directrices y los conceptos se han ido adaptando, como es necesario en la continua evolución por la que el mundo atraviesa en los aspectos sociales, económicos, ambientales y políticos; quien no logra entender eso puede crear utopías o simplemente desaparecer. El mundo está transitando por particularidades complejas como la evolución de la identidad nacional, el significado real de la soberanía, la conjugación lógica de un tablero de ajedrez global que no termina de tener un sentido real, cuando los procesos migratorios movilizan los sedimentos de las culturas, mezclándolas y recreando nuevas perspectivas, de hecho, es importante tener una línea base que son las constituciones de los países, sobre las cuales ir identificando las tonalidades e incluso los nuevos colores de las necesidades geo y oceanopolíticas del mundo. La evolución inexorable, genera crisis, las cuales no sólo son propias de los países en vías de desarrollo, sino que también son parte del crecimiento o decrecimiento de los países desarrollados; es así como, por ejemplo, los Estados Unidos de América crearon una Comisión de Intereses Nacional de los Estados Unidos.

Conforme la humanidad consigue adaptarse ante los cambios de su constante evolución —unos pueblos mejor que otros—, los Estados deben analizar, entender y prever acciones en forma permanente que les permitan mantener sus posiciones o alcanzar mejores de las que tenían, para competir por su supervivencia, desarrollo y disputa de los espacios de poder en el mundo (aquellos para los que les sea posible hacerlo); no obstante, deben hacerlo en función de los valores, principios y capacidades que tengan para mantener o superar sus espacios de gestión vital que construyen y poseen.

La nación debe tener una guía y una referencia de qué hacer, cuándo hay que hacerlo y con quién hay que hacerlo; normalmente estas directrices supremas deben estar en sus constituciones o en documentos del más alto nivel, cuya elaboración esté a cargo de las entidades encargadas de mantener los sistemas sociales, económicos, ambientales y políticos del Estado, para que cada gobierno, entendiendo los mecanismos de esos sistemas, puedan realizar las adaptaciones que sean necesarias y en los periodos en los que se presenten las necesidades de adaptación, así lo demanden. Todo esto con el fin de definir

las estrategias, las políticas y todos aquellos factores que puedan representar, en su conjunto, el bienestar del pueblo, consolidar su identidad nacional, mantener la soberanía territorial y construir los factores para garantizar su propia existencia en el tiempo, a través de la construcción, mantenimiento y consolidación de sus intereses nacionales, de los cuales son parte los intereses marítimos nacionales.

Los tiempos que se viven, en donde la visión de la modernidad líquida de Zygmunt Bauman¹¹ parecería ser una de las realidades más complejas de las sociedades globalizadas del siglo XXI, sobre todo por los efectos sobre los conceptos fundamentales de la teoría clásica del Estado y sus estructuras; los cuales, sin darnos cuenta, ha comenzado a deteriorar los fundamentos que sustentan la visión de los Estados-nación, cuestionando la real dimensión de la soberanía, más aún cuando las generaciones que se harán cargo de las potencias del mundo, un tanto más allá, como una década después, del 2025, cuando los *milenials* y los *centenials* (generación “Z”) asuman la política internacional global y los efectos de ese cambio generacional los que, en sí mismos, representan puntos de inflexión en al proceso inexorable de la evolución humana, se notarán de tal forma que las consecuencias sobre la geopolítica y oceanopolítica del mundo, los transformarán, en medio de crisis ambientales, sociales, políticas y económicas.

Con relación al mar, que representa la caracterización de la gestión de los espacios marítimos vitales, desde la perspectiva de la política, hoy entendida como oceanopolítica, la conceptualización de los intereses nacionales tiene una connotación fundamental y que es necesario continuar con su redescubrimiento: los intereses marítimos nacionales; una cuestión que otrora, desde tiempos ancestrales han dado impulsos formidables a la humanidad y que en etapas de la historia, permanecen latentes, tal vez porque su hermana gemela, la geopolítica, ha sido más visible, más allá de lo que en realidad le era serlo; de hecho, los hegemones históricos han fundamentado su poder en el dominio marítimo de los mares y océanos, como una expresión primaria de su supervivencia, como la razón sustancial para su desarrollo y como un medio idóneo para proyectar su influencia y poder en el entorno de su gestión vital; que en el contexto de la visión oceanopolítica del Mar Equinoccial, son los ejes que generan la gestión vital en las cinco dimensiones del mar, de hecho:

El dominio de los espacios marítimos ha garantizado la supremacía geopolítica de Occidente desde finales del siglo XV. En actual competi-

¹¹ Nació en Poznań, Polonia, el 19-nov-1925, falleció en Leeds, Inglaterra, el 9-ene-2017, 91 años. Fue un connotado intelectual europeo, sociólogo, de origen polaco, judío, quien incursionó en la investigación y análisis de los cambios de la naturaleza de la sociedad contemporáneo y “sus efectos sobre las comunidades y los individuos. Se centró en cómo los pobres y los desposeídos se han visto afectados por los cambios sociales” (Bauer, 2023)

ción global, las potencias emergentes están forzando su poder naval al tiempo que desarrollan estrategias de proyección desde el mar. (Fernández Fadón, 2013)

Los intereses nacionales, traducidos a los que las naciones tienen en el mar, son los intereses marítimos nacionales; así ha sido a lo largo de la historia y así continuará siendo, hasta cuando la humanidad pierda la batalla por conservar en las condiciones óptimas de los mares y océanos como fuentes sustanciales de su desarrollo, supervivencia y proyección. En ese sentido, la construcción permanente de las oportunidades que la humanidad necesita en la lucha por su continuidad está afincada, hoy más que nunca, en los mares y océanos y la gestión sostenible y resiliente que sea haga en sus espacios marítimos de los recursos marinos, vivos y no vivos, así como del aprovechamiento óptimo de todos aquellos elementos que, según cada nación, considere como sus intereses marítimos nacionales.

Las decisiones políticas de los Estados marítimos, con respecto al fortalecimiento de sus intereses marítimos nacionales debería tener dos impulsos iniciales fundamentales, el primero, en lo relativo a la construcción permanente del que se puede considerar el mayor interés marítimo nacional que es la “conciencia marítima”, la cual tiene muchas definiciones, pero la más interesante tiene que ver con la propia percepción de cada ciudadano de un país, con relación al significado que tiene el mar para su propia vida, su realización y vía para la satisfacción de la mayoría de sus necesidades vitales, en el contexto personal, colectivo y de ciudadano; luego de ese inicio, están los demás, entre los que, con mucha oposición, debería nombrarse como un interés sustancial para los Estados marítimos, que pretenden mantener su Poder Naval en el más alto nivel de rendimiento y eficiencia, me refiero a que el Poder Naval, por su estructura, su connotación e importancia sustantiva para un país, es el segundo interés marítimo esencial de todo país marítimo, como se ha logrado percibir a lo largo de la historia.

La historia marítima de la humanidad evidencia aquellos momentos en los que los hombres desafiaron la incertidumbre y el miedo por lo desconocido y se hicieron a la mar, logrando dar saltos significativos en muchos sentidos, los cuales también representaron intereses nacionales vitales, y de ellos, intereses marítimos vitales, pero para ello, ciertamente, han requerido una clara visión de su Poder Marítimo, pero no una menor capacidad de su Poder Naval para alcanzar los objetivos marítimos nacionales vitales. Uno de esos ejemplos fue

el Reino Unido, que en un periodo particularmente próspero denominado la *Pax Británica* (1815-1914), su poder hegemónico lo ejerció a través del mar, fortaleciendo el imperio desde su isla, cuya extensión territorial terrestre¹² (243.610 km²) es menor¹³ que Ecuador (256.370 km²), sin embargo, dominó el mundo de su tiempo, por casi 100 años, porque

...fundamentó su seguridad, crecimiento económico y proyección estratégica de su supremacía en la conectividad global que proporcionaban los océanos. Por tanto, toda su política exterior estuvo dirigida a evitar que a partir de la ruptura del statu quo europeo, otra potencia del continente desarrollara un poder naval susceptible de amenazar esa conectividad. (Fernández Fadón, 2013, pág. 126)

Bajo la premisa sustantiva e inalterable de Lord Palmerston, con relación a que en el ámbito internacional no existen amigos, sino intereses, durante la *Pax Britannica*, uno de sus objetivos nacionales era de mantenerse como el hegemón absoluto de la época y por el mayor tiempo posible, porque eso conllevaba a una serie de beneficios fundamentales para el bienestar de la nación inglesa; de hecho, entonces era necesario mantener el Poder Naval con el nivel necesario para proteger todos los intereses marítimos que tenía el Reino Unido en el mundo entero, porque si otro hegemón lograra interrumpir sus líneas de comunicación marítimas...

...las consecuencias podían resultar catastróficas. La interrupción del acceso los mercados y el comercio, los tráficos de materias primas necesarios para los ciclos productivos industriales británicos, no solo podían dar al traste con el sostén económico de Reino Unido, sino que, en último término, la pérdida de la superioridad naval pondría fin a la protección de esos flujos y a la capacidad de proyectarse globalmente desde el mar en cualquier lugar del planeta. (Fernández Fadón, 2013)

La naturaleza de los intereses nacionales efectivamente tiene una connotación económica que muchos pensadores no quieren reducirla al nivel de una interpretación prosaica de su importancia; sin embargo, el carácter económico es el que ha motivado a los grandes cambios del pensamiento de la humanidad para continuar en su desarrollo; lo económico es trascendental en cualquier aspecto de análisis de los intereses nacionales, aunque no es lo único importante, pero sí configura un espacio de gestión sustancial. Los intereses marítimos caracterizan aspectos económicos interesantes, a lo largo de la historia, que evidencian aquellas facetas del ser humano que se relatan con ciertas reservas,

¹² El Reino Unido de Gran Bretaña en Irlanda, en la actualidad, por su extensión, ocupa el puesto 78; comparado con Ecuador que ocupa el puesto 76.

¹³ Reino Unido tiene una desventaja de extensión territorial de su territorio terrestre respecto al de Ecuador en, aproximadamente, 12.760 km².

porque son parte de aquel lado oscuro del hombre que, definitivamente, no son ejemplos que contrasten con la grandeza de los grandes descubrimientos, pero que, sin duda y en conjunto, marcaron los hitos del desarrollo de nuestra civilización y que también revelan la influencia de pueblos milenarios que han sustentado su poder en los recursos naturales y las riquezas que generan a través de los valores agregados que les han dado a través del comercio con otros pueblos del mundo.

Lo nacional y la identidad nacional

En la actualidad, en los países es un asunto sensible hablar de lo “nacional” cuando por efectos de la evolución natural de la humanidad, los conceptos sociológicos deconstruyen las clasificaciones de antaño respecto a lo que representa una nación. Lo más complejo de esta deconstrucción es que las nuevas clasificaciones están contribuyendo a la confusión de los individuos de las sociedades modernas respecto a su identidad y también están creando escisiones graves entre ellos por la construcción de ideologías que no consiguen ser integradoras y que, en algunos casos, afectan considerablemente a otro valioso concepto como es la soberanía. En Suramérica, por ejemplo, en las últimas constituciones de algunos países, por efectos de la eclosión del neo socialismo, bajo la influencia de lo que también se ha denominado el neo progresismo, están haciendo apología de los derechos humanos, a veces más allá del propio bien común y de la verdadera esencia del interés nacional.

En todo caso, la condición de “Estado plurinacional” como se la denomina hoy en día a Bolivia; o de cómo se conceptualiza que es Ecuador en el artículo 1 de la Constitución de 2008, como un “Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico”. El asunto es que las definiciones en el supra son palabras escritas en piedra para aquellos que creen que sus derechos han sido reivindicados y aún piensan que no es suficiente; ese es el caso de que, dejando el lado al respeto, la prevalencia de los intereses grupales o individuales, han comenzado a corroer el concepto fundamental de lo “nacional” y comienza a corroerse el principio de soberanía y de ahí que la integración como fundamento de pensar hacia el futuro, sobre la base de objetivos reales, comienzan a desviar a algunos países hacia complejos contextos como los del crimen organizado transnacional o del totalitarismo con pintura de democracia.

Estos aspectos son fundamentales que sean entendidos desde todas las

perspectivas y desde todos los planos, porque no será posible comprender la realidad global, la cual, directa o indirectamente incide sobre nuestra realidad, afectando negativa o positivamente a nuestra supervivencia, desarrollo y capacidad de proyectar nuestra influencia en el entorno. En los temas marítimos, las cosas son un tanto diferentes y más complejas, porque la naturaleza de los mares y océanos así nos lo impone; pese a ello y a pesar de que se preconiza su importancia, el misterio de lo que no se ve bajo sus aguas, nos ha condenado a entender su importancia para la vida, pero aún no hemos podido entender que somos una pieza fundamental para conservar esa vida. De ahí que los Estados que ven al mar con la certeza de que ahí está el futuro; de que sus acciones políticas deben involucrarlos de una forma integral, sostenible, resiliente, inteligente y mirando a su horizonte, podrían llamarse con justicia Estados Marítimos, sea que sean ribereños o no, de hecho, la CONVEMAR (1982) prevé que los Estados que no tengan acceso al mar, también puedan adherirse a la Convención.

Retornando al hilo conductor, nos referimos a lo que implica la palabra “nacional” para guiarnos por ella en medio de las visiones actuales sobre el tema, entendiendo que es necesario hacerlo para que finalmente podamos caracterizar mejor los intereses nacionales, pese a la confusión que generan los términos de los que ya hemos hablado, a pesar de que se trata de la configuración de cualquier país, en el que sus orígenes, como Estado y como nación, constituyan la amalgama de otros que le dieron vida. Si se respetan las diferencias y se entienden sus relaciones históricas, será más fácil identificar los motivos, los objetivos que los mueven como el país que son, dejando de lado las tendencias de escisión o de vulneración de las soberanías. Entonces, qué es lo que implica lo “nacional”, pues es “quien pertenece a una nación, o sea, quien forma parte, ya sea por origen (se llama natural) o por naturalización (se llama naturalizado), de la población de una nación determinada” (Arredondo, 2010).

Arredondo identifica dos características integradoras, condicionantes y muy importantes cuando define el concepto de lo “nacional”, señalando que la persona es parte de una nación y también es parte de su población; entonces, para ser nacional de una nación debe nacer en el territorio que caracteriza esa nación, o cuando dicha persona, haciendo nacido en una determinada nación siente que pertenece a otra con tal intensidad que se identifica con ella y sus valores, por lo cual decide ser parte de ella a través de la naturalización. En esa misma línea, el mismo Arredondo señala que nación es una “comunidad de personas jurídicamente organizadas bajo un gobierno asentada en un terri-

torio soberano y que se identifican entre sí por su raza. Su pasado histórico, su cultura, sus costumbres, su religión y su idioma”.

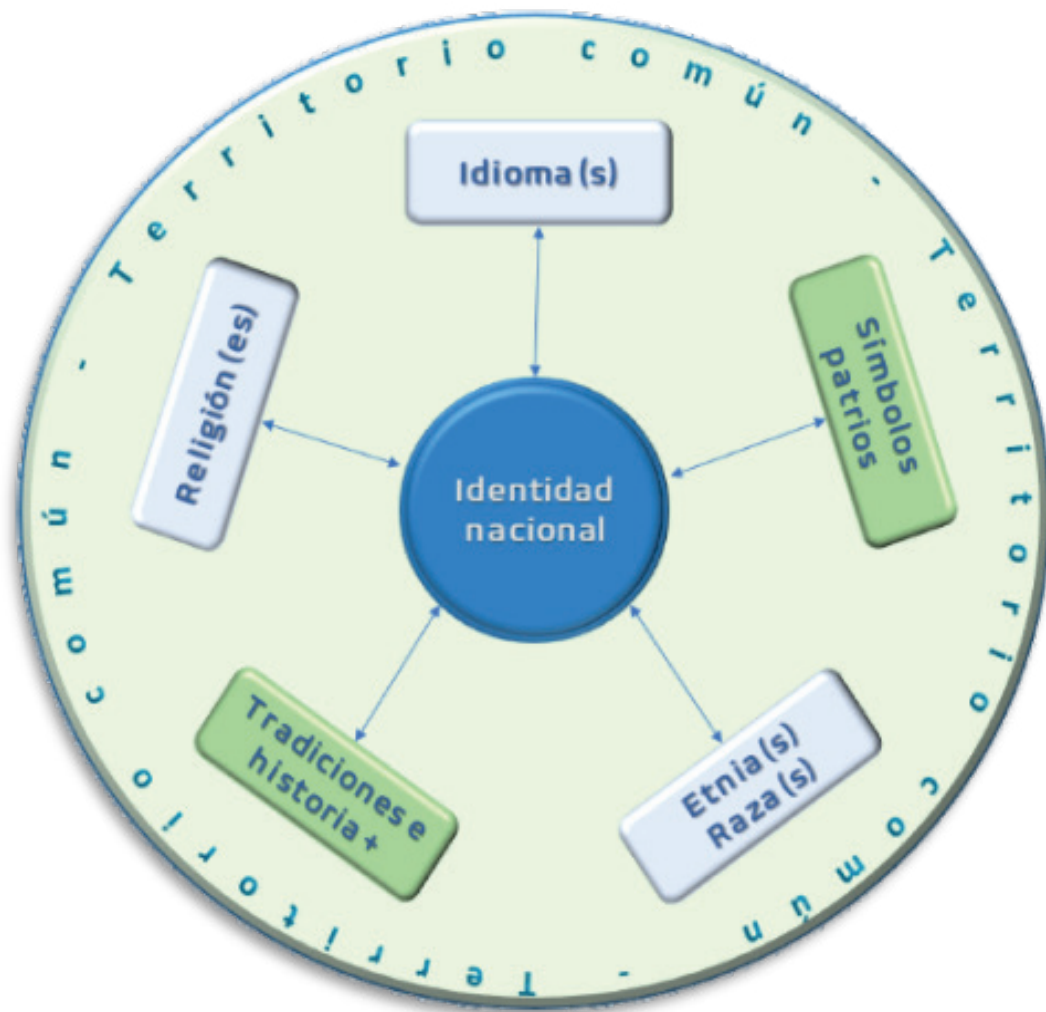
La evolución de la humanidad y la identidad nacional

Las realidades actuales de la humanidad, en un contexto de procesos globalizados y migratorios que, paulatina e inexorablemente están cambiando y agregando nuevas tonalidades al mestizaje mundial, hace que la idea de nación se vea influenciada por nuevos factores de riqueza cultural que, de ninguna manera las escinden, sino que incrementa la visión pluralista y de respeto que debe existir entre los seres humanos que tienen una base común como son el territorio (también en evolución) y lo que ese territorio representa para sus habitantes —desde cualquier perspectiva cultural o étnica— porque junto con la identidad nacional también están los objetivos que construyen la integración, aún en la enorme heterogeneidad de sus habitantes. Desde esta perspectiva, es interesante reflexionar sobre los elementos que configuran actualmente la identidad nacional como factor fundamental dentro de la estructura de la nación y la propia conformación de los Estados.

No obstante, sobre lo descrito en el párrafo anterior, sí deja espacios en los que el deber ser tiene fisuras, en las que esa identidad nacional y sus elementos, si no cuentan con una fuerza que los mantenga vigentes, aún en un modo de constante evolución, el desgaste social, económico, ambiental y político tendrán consecuencias que incrementen la crisis que ya es evidente en el modelo del Estado-nación (Figura 16). Por esa razón, la identidad nacional y el reconocimiento de sus elementos aún en constante evolución, son factores sustanciales sobre los cuales la nación y su constructo jurídico, el Estado, pueden aún generar capacidades para garantizar la supervivencia, el desarrollo y la proyección de la influencia en el entorno de los pueblos. Parece una paradoja, pero uno de los factores que trastoca el concepto es la evolución del propio pensamiento humano y la dinámica superlativa de la ciencia y la tecnología, que imponen espacios de deconstrucción de las estructuras tradicionales, rompiéndola y transformándolas, casi siempre, en forma definitiva.

Figura 16

Los elementos de la identidad nacional y territorio



Nota. Los elementos que configuran la identidad nacional generalmente aceptada, desde un punto de vista tradicional, como todo proceso evolutivo, deben adaptarse a los cambios sociales que se producen en el transcurso del tiempo; sin embargo, un elemento común que, aunque alterable con la historia, es una constante relativa: el territorio; y, además, otros dos elementos también estables como son los símbolos patrios (verde más acentuado) y las tradiciones e historias (verde acentuado), aunque, este último con un signo "+" indicando que está siendo incrementado por la influencia de las migraciones. El gráfico es de propia autoría, fundamentado en la información de (Concepto, 2023), que es una de las más clásicas, de las que se preconizan como parte de los conceptos fundamentales de la teoría política.

Es claro que los elementos constitutivos de la concepción clásica de los elementos de la identidad nacional hoy en día han evolucionado, y lo que en cierta forma los une es el sentido de pertenencia y la realidad geográfica de aquello; lo cual puede ser mar o tierra, en las combinaciones en las que los individuos sientan que son parte de un territorio; esa es la razón por la que en el gráfico se expresa como etnias o razas, porque ahora, en muchos países, por acciones históricas las migraciones han contribuido —en menor o mayor grado— que un país sea multiétnico. Lo mismo ocurre con los idiomas y dialectos como consecuencia histórica de esos desplazamientos humanos, hoy en día no es práctico hablar de un único idioma oficial, sino de idiomas, e incluso ya resulta impropio hablar de “idioma oficial”, sino más bien de un “idioma mayoritariamente utilizado”.

Ni que decir de los aspectos que tiene que ver con la religión, ya que incluso la evolución sociológica de los Estados y la intervención de actores de cambio han trastocado la visión tradicional de la religión de los pueblos, como por ejemplo, hoy hay menos católicos que antes, pero hay un creciente número de cristianos evangelistas¹⁴, testigos de Jehová, mormones, judíos e incluso musulmanes, en un espacio que otrora fuera mayoritariamente católico y que, incluso algunas de esas minorías religiosas como la evangélica, hoy en día tienen un poder de convocatoria creciente, incluso en el campo político, como lo ocurrido con las elecciones presidenciales en segunda vuelta en Costa Rica¹⁵, en 2018 (Lissardy, 2018). En cuanto a los símbolos patrios y las historias y tradiciones, son relativamente estables como el territorio, aunque las tradiciones están sufriendo incrementos por efecto de las olas migratorias y el aporte de que sus actores aportan a la cultura y patrimonio intangible de las naciones finales de sus desplazamientos.

La complejidad de lo que está pasando en la actualidad no es percibida por todos los líderes políticos globales, en algunos casos, la mayoría de las poblaciones es los países están en una suerte de shock manifestada en confusión y temor, porque generan dudas respecto a su destino; entonces los objetivos nacionales, es decir, aquellos que fueron construidos sobre la base de sus sueños, aspiraciones, necesidades vitales, valores, seguridad, bienestar, principios e incluso visiones sustanciales de su patrimonio intangible, han comenzado a transformarse más rápido de lo que su entendimiento logra percibir, lo que en algunos casos genera una suerte de síndrome de la avestruz, construyen realidades paralelas analgésicas y no quieren ver más entornos, lo que se refleja en

¹⁴ En 1996, el 80% de los latinoamericanos se declaraban ser católicos; para el 2018, ya era el 56%, aún teniendo un Papa argentino; con un 19% de evangélicos en franco crecimiento. (Lissardy, 2018)

¹⁵ El 1 de abril de 2018, se disputó la segunda vuelta electoral para la presidencia de la República, constando como uno de los dos candidatos, al pastor evangélico Fabricio Alvarado, quien perdió 61% a 33%, pero es una clara muestra de la transformación política y religiosa que está influyendo en Suramérica.

los graves equívocos en las urnas, dejando peligrosos espacios para quienes, amparados en las neo visiones del autoritarismo, las dictaduras y otras formas similares, incluso próximas al crimen organizado transnacional, deponen la libertad e imponen nuevas formas de esclavismo, etiquetadas como “democracias progresistas”.

La modernidad líquida, las nuevas generaciones y la identidad nacional

Algunos autores consideran que establecer una relación directa entre la identidad nacional y la existencia del Estado es erróneo (Vicente & Ramos, 2009); sus argumentos, sin embargo, no se alejan de lo que se ha descrito hasta aquí, y en muchos sentidos, la preocupación va por la deconstrucción, casi imperceptible, pero progresiva, del Estado-nación. Pero, esta situación ¿por qué es tan importante para los intereses nacionales? Porque la definición clara de dichos intereses son los que definen las políticas internas y externas de un Estado; y por la lógica de la legítima y soberana forma de actuar de los países, en cualquier circunstancia, dichas políticas y visiones, directa o indirectamente tienen que ver con los demás países, aún si estos están geográficamente lejos de su entorno, pero geo- y oceanopolíticamente próximos a esos intereses. Uno de los más icónicos y pragmáticos defensores de los intereses nacionales fue Lord Palmerston¹⁶, quien como agudo político y diplomático profirió su famosa frase sobre los intereses de Inglaterra, diciendo: “Inglaterra no tiene amigos ni enemigos permanentes. Sólo sus intereses son permanentes” (El País, 2001)¹⁷, lo que nos ubica en la reflexión sobre la importancia de que esos intereses nacionales constituyan el supra del pensamiento de la nación, aún con la diversidad y heterogeneidad de los elementos que van caracterizando la identidad nacional, la cual hoy en día diluye principios fundamentales de su estructura, como la soberanía, ante estructuras jurídicas, acuerdos multilaterales y organismos internacionales que general una suerte de soberanía líquida, estableciendo paralelismo con la idea central de la Modernidad Líquida de Zygmunt Bauman (2004):

La fuerza militar y su estrategia bélica de “golpear y huir” prefiguraron, anunciaron y encarnaron aquello que realmente estaba en juego el nuevo

¹⁶ Henry John Temple, tercer vizconde de Palmerston (Westminster, 20-oct-1784 - Hertfordshire, 18-oct-1865), 80 años, fue dos veces Primer Ministro del Reino Unido, dominando la relaciones exteriores británicas y fungiendo como alto asesor en los temas políticos de su país hasta el día de su muerte; es considerado un habilidoso político y diplomático, además de patriota y defensor al ultranza de los intereses nacionales del Reino Unido.

¹⁷ Las referencias a esta famosa frase de Lord Palmerston son asiduas en el momento de recordar la necesidad de defender los intereses nacionales de una nación, más allá de lo que pueda ser una aparente bien fundamentada amistad internacional.

tipo de guerra de la época de la modernidad líquida: ya no la conquista de un nuevo territorio, sino la demolición de los muros que impedían el flujo de los nuevos poderes globales fluidos; sacarle de la cabeza al enemigo todo deseo de establecer sus propias reglas para abrir de ese modo un espacio, hasta entonces amurallado e inaccesible, para la operación de otras armas (no militares) del poder. Se podría decir (parafraseando la fórmula clásica de Clausewitz) que la guerra de hoy se parece cada vez más a “la promoción del libre comercio mundial por otros medios”. (pág. 17)

Por supuesto que el hecho de abordar la temática desde la perspectiva de Bauman tiene mucho sentido en estos tiempos, porque existen las transformaciones que se mencionan y los individuos que piensan así, hoy en día consideran, en su gran mayoría, que su nacionalidad es el mundo y las oportunidades para ser felices no necesariamente están en el territorio en el que nacieron, además expresan su desencanto con la sociedad que viven, tienen un soporte tecnológico fundamental y no consideran que tener hijos sea una buena idea; esa generación, los millennials¹⁸, que “serán más del 70% de la fuerza laboral del mundo desarrollado en 2025. Probablemente habrán empezado a tomar las riendas del futuro de la humanidad” (Ayuso, 2017), ya representan una ruptura de la generación que tenían un sentido de pertenencia hacia un territorio y a sus respectivas tradiciones, que les permitió construir una identidad nacional con la cual definieron los valores constitutivos de los intereses nacionales, con los que concibieron objetivos nacionales con los cuales sus países, en más o menos, avanzaron en un mundo globalizado y complejo. Entonces, los millenials y los centennials (generación Z¹⁹) marcarán puntos de inflexión en las visiones geo y oceanopolíticas porque sus valores son otros, para comenzar, como ciudadanos del mundo que se consideran, también tendrán que enfrentar:

...tasas de desempleo sin precedentes desde los años treinta y que se incrementará con el paso de los años; una inestabilidad geopolítica acrecentada por las consecuencias del terrorismo y el auge de los nacionalismos; una brecha, fractura y desigualdad social; la recesión económica y los efectos de las tecnologías en los antiguos sistemas económicos y de producción, y el auge de los contextos VUCA, un acrónimo anglosajón formado por los términos volátil, incierto, complejo y ambiguo. (SEMANA, 2017)

¹⁸ La generación de personas nacidas entre los años de 1982 y 2004

¹⁹ Es la generación que nacieron a partir de 1997, han crecido con la tecnología de punta, sobreexpuestos a la información y su visión digital del mundo supera a la propia estructura tradicional de una sociedad tal como la conocemos hasta el momento.

En ese sentido, los Estados en un par de años comenzarán a sentir la presencia de las nuevas generaciones y a percibir las nuevas perspectivas que plantearán sobre los temas en los que los intereses nacionales, los objetivos nacionales, las políticas de Estado, las estrategias nacionales y la propia visión de sentirse ciudadanos, comenzarán su imparable evolución, hasta que las actuales generaciones que ocupan esos espacios, vayan dejándolos para que estas nuevas generaciones los ocupen; entonces, ya muchos cambios serán realizados y los procesos sinusoidales de hegemonía comenzarán a mutar, sumado a las amenazas naturales y antropogénicas, que determinarán en cortos periodos, cambios sustanciales de la propia forma de vida de los ciudadanos de lo que hasta hoy representa la lógica de la representación de los Estados-nación. Uno de los síntomas más notables de este proceso irreversible es que las nuevas generaciones se consideran ciudadanos del mundo, esto significa que pesar de que los miembros de estas generaciones “no salga de su país de origen, la generación millennial está formada en gran parte por sujetos que conocen y se sienten identificados con personas y culturas distintas a las de su país de natal” (Carrillo, 2019).

Reflexión sobre los intereses marítimos y los intereses nacionales

De lo dicho anteriormente, los intereses nacionales están al momento en una profunda transición derivada de la evolución de la raza humana y, sobre todo, del pensamiento que va concomitante con el hombre. Es un hecho ineludible, por todo lo que se vive con el día a día, que los temas de identidad y de soberanía nacionales se están perdiendo por la forma en la que las nuevas generaciones conciben una perspectiva líquida de las cosas, cuando estas, aparentemente fluyen en con contexto de igualdad, equidad, integración, etc., pero esos valores están reemplazando los que tenían conceptualizaciones sin mucho sesgo, lo suficientemente claros para ser entendidos por cualquier persona, sin embargo, esta fluidez de las cosas esenciales está aparejado del hecho de que no se termina de entender todos los procesos a partir de los cuales se han forjado los pueblos que hoy conocemos como países.

Las relaciones históricas de los conceptos con los que se han erigido toda la teoría del Estado con la cual pretendemos entender a esa realidad etérea que es la representación jurídica de lo que como nación entendemos, pretendemos, nos acercamos a analizar que son nuestras aspiraciones, sueños y creencias; y

que, sobre esa base se han establecido con mucha claridad, desde la comprensión de la geografía de nuestros espacios de gestión, hasta los menos tangibles de las realidades como el patriotismo e incluso el propio bien común. Es en esos espacios un tanto grises donde ahora se han presentado como dudas razonables con relación a que si esos intereses nacionales, cuyos objetivos, en su mayoría estructurales y conceptuales son vitales, entonces, el hecho de que sea necesario ofrendar la vida por ese concepto fundamental, parecería que es la respuesta lógica ante el llamado de la patria ante un peligro grave a la propia existencia del país, la soberanía, el territorio y la protección de la propia población.

Por esa suerte de ambigüedad que pareciera que estamos viviendo en el siglo XXI, es que la identidad de los intereses marítimos pareciera un tema de espontaneidad filosófica y no nos estamos dando cuenta, a cabalidad, que los intereses marítimos son los intereses nacionales en los mares y océanos, que representan espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, que configuran el territorio marítimo nacional y todos los intereses de los cuales la nación, en su visión al mar, requiere establecer estrategias nacionales para poderlas alcanzar en el menor tiempo posible, con el mayor beneficio para las naciones que configuran a un país. El asunto es que, por efectos de las soberanías y de los impactos culturales (directos o indirectos; beneficiosos o no), las migraciones hay ido agregando espacios modulares de reflexión en cuanto a la cultura misma, al modo de hablar, de pensar y de incluso ver la vida.

Entonces, los intereses marítimos, desde su concepción lógica dentro de la teoría del Estado son los intereses nacionales en el mar, consecuentemente, el primer lugar en el que deberían ser nombrados sin duda alguna es en las constituciones y en todo cultura que representan o han representado al gentilicio de las naciones, pero que ahora, deben ser entendidas como la existencia de algunas naciones, en el contexto de una gran nación, que será la que compile todo lo necesario para estructurar un Estado que satisfaga toda las generalidades y especificidades de los ciudadanos. En ese sentido, una de las guías fundamentales para la correcta identificación de los intereses marítimos, sus objetivos y definir las correspondientes estrategias nacionales, es la conciencia marítima, es decir, la percepción clara, diáfana, consecuente y lógica de cuánto el mar representa para las naciones que viven en una gran nación, para que su gestión en el mar sea sostenible, resiliente y, sobre todo, perdurable en la cultura de todos, como lo que ha ocurrido con los países a la vera del SCS.

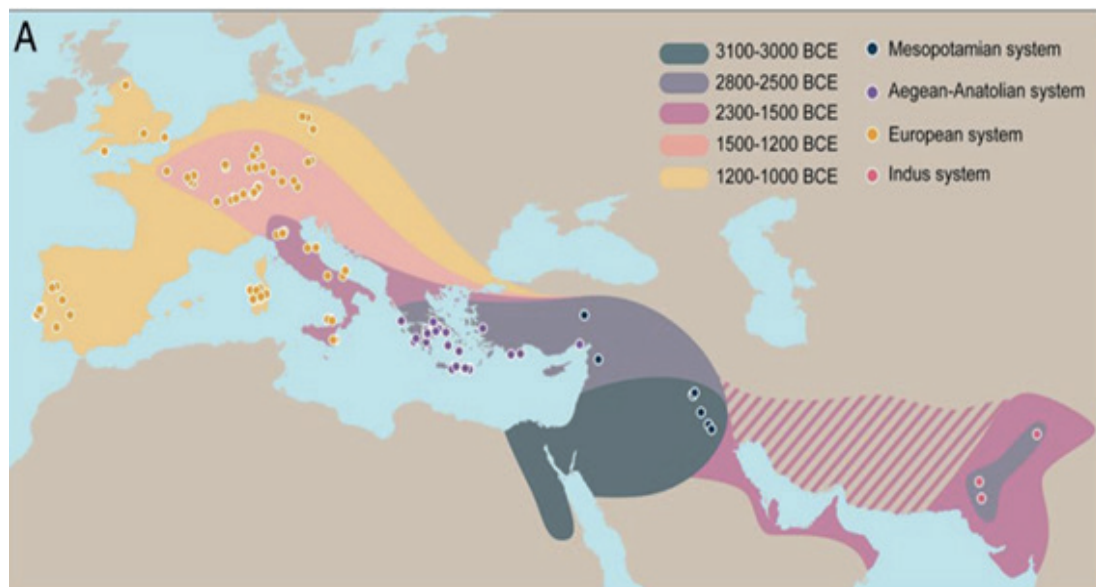
Los factores estructurales de los intereses marítimos en el SCS

La caracterización de la riqueza como factor de desarrollo marítimo

La caracterización de la riqueza ha sido un factor gravitante en los intereses nacionales de los pueblos ancestrales desde la edad del bronce y del hierro, en donde los soberanos de los imperios establecían medidas que organizaban y regulaban las transacciones comerciales en los territorios de sus imperios, con el fin de generar riqueza en un sentido práctico de la obtención de bienes y servicios, los que podrían dar cierto bienestar a sus pueblos y riqueza y poder a sus gobernantes. Esa conceptualización florecía a lo largo de las rutas comerciales (Figura 14), que eran de carácter internacional, pero que también influían en las políticas económicas internas. El “shekel²⁰” de la Mesopotamia fue la primera moneda que circuló en el entorno de las relaciones comerciales del imperio mesopotámico, en al área de influencia del mar Egeo, incluidas las costas de la antigua Anatolia (Hoy Turquía), hasta el Valle del Indo (Cervera, 2022).

Figura 17

Uso del shekel a lo largo de las rutas comerciales desde el 3100 a.C. al 1000 a.C.



Nota. Las monedas de circulación oficial y de general aceptación fueron usadas en las rutas comerciales, transfiriendo mercancías, cultura, información e ideas a través del camino por donde circularon; de esa forma, el shekel no sólo

²⁰ El shekel es considerado como la moneda más antigua del mundo, que data de 5000

fue una expresión de comercio, sino una de proyección de la influencia de los grandes imperios de la época. Reimpresa de la Edad Del Bronce: Rutas Comerciales, de Historia National Geographic, de 6 de mayo de 2022; 583, Obtenida del 24 de enero de 2023, de https://historia.nationalgeographic.com.es/a/mercaderes-mesopotamia-usaban-unidades-comerciales-comunes_16964.

La determinación de los intereses nacionales a lo largo de la historia sí ha estado caracterizada, en primera instancia, por la parte económica y su materialización, que han sido las mercaderías con las que se realizaban los intercambios entre mercaderes o la equivalencia en monedas, las cuales han tenido más valor conforme el material con las que se fabricaban, como el oro, plata, cobre y plomo; así como la importancia que tenía el propio emisor. Las monedas ayudaron a fomentar el comercio entre puntos distantes de la antigüedad porque era más fácil llevarlos en una funda; su valor metálico compilaba la esperanza de compra-venta de mercaderías, las cuales podían ser compradas o vendidas conforme a la oferta, la demanda y habilidad de los comerciantes para negociar y obtener mayor rendimiento, utilizando de por medio el valor de las monedas.

Por otra parte, como fueran que sean los caminos por recorrer, las monedas no se deterioraban con facilidad, soportaban las inclemencias del clima y el maltrato de los mercaderes, con sólo saber que en un funda podían estar resguardadas y con una fácil aritmética podrían ir resolviendo su incremento y decremento en cualquier parte del camino; sabían que también podían tomar otras similares, de otros pueblos, que en valor del metal y hasta en valor de su importancia, su equivalencia era determinado por un mercado nómada en su traslado, estático y dinámico en su comercialización, de ahí que su uso se amplió considerablemente en un periodo especialmente próspero, uniendo a Asia con Europa entre el 1250 a.C., al 1450 d.C.

Sí es importante ir situando realidades que se han trasladado a través de la historia, mediante una ficción de la Europa como punto central en el desarrollo económico global, pues ya desde la antigüedad los pueblos asiáticos sabían el valor del comercio y entendieron que existían espacios estratégicos que creaban relaciones geopolíticas y oceanopolíticas, por la sola observancia del modo en el que los mercaderes y las mercancías se movían desde Europa hasta Asia, de hecho, el comercio de la Ruta Marítima de la Seda (700- 1450 d. C.) fue un buen ejemplo de eso, que fue una conexión extraordinaria, no sólo de mercancías de distintos tipos y lugares; ni el oro y plata que circuló,

sino también del cambio conductual de las personas al verse involucradas en procesos de intercambio con razas que habían dominado grandes espacios terrestres y marítimos, lo que coadyuvó a evolucionar las sociedades europeas, en aspectos tan complejos y fundamentales, como la ciencia y la tecnología de la época, de hecho:

Ciertamente Europa no era central en la economía mundial antes de 1800. Europa no era hegemónica estructuralmente, ni funcionalmente, ni en términos de peso económico, ni de producción, tecnología o productividad, ni en consumo per cápita, ni en modo alguno en su desarrollo de instituciones supuestamente “capitalistas” más avanzadas. De ninguna manera fueron el Portugal del siglo XVI, los Países Bajos del siglo XVII o la Gran Bretaña del siglo XVIII “hegemónicas” en términos económicos mundiales. Ni en términos políticos. ¡Ninguna de las anteriores! En todos estos aspectos, las economías de Asia eran mucho más “avanzadas”, y sus imperios, chino Ming/Qing, indio mogol e incluso persa safávida y turco otomano tenían un peso político e incluso militar mucho mayor que cualquiera o toda Europa. (Gunder, 1998)

A la comprensión del siglo XXI, la realidad del desarrollo de Asia Oriental, en la que de una u otra manera, los cambios los propiciaron fundamentalmente China, Japón y Corea, además de que el resto de países, no siendo menos importantes que los anteriores, tuvieron procesos de transformación y soporte a las principales rutas del comercio que tenían el mismo dinamismo que los tres primeros y sus intereses marítimos se circunscribían, en menor o mayor grado, a su capacidad y desarrollo en cada momento de la historia. Por otra parte, China entendió su rol sustancial en el CSC, cuando el emperador Yongle de la dinastía Ming, envió al Zheng He a una misión de exploración a la India, con una anticipación de 80 años antes de Vasco da Gama; parte de la diplomacia que el almirante chino llevaba fueron las monedas chinas, como una muestra de deseos de implementar lazos comerciales y de desarrollo cultural, pese a la distancia que los separaba (Kusimba, 2017).

China y los países del Asia Oriental tienen una historia muy rica de conquistas e imperios que han dado al mundo luces y han contribuido a su evolución; por supuesto, los costos han sido elevados y las transiciones complejas; considerando que en medio han estado involucrados pueblos de distintas razas, culturas, religiones, creencias y vivencias. En ese sentido, como ya se ha dicho varias veces a lo largo del presente trabajo, finalmente las razones de

casi todo lo que ha incentivado los cambios globales han sido económicos, de poder o religiosos. Vale reflexionar que China lleva construyendo su tejido social durante milenios en los cuales ha experimentado cambios que la han transformado y también ha cambiado su entorno. La Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda son elementos en los que la geografía provee innumerables oportunidades relacionadas con el comercio —el uno por tierra y el otro por mar— teniendo como eje central la seda y todos los productos agregadores de valor de esta, que desde el siglo I a.C. al siglo XV los chinos fueron los que llevaron la ciencia y el arte de producirlos.

La evolución en el Mar Meridional de la China

El Mar Meridional de la China (SCS²¹) en la actualidad constituye un espacio geográfico de gestión vital para los intereses marítimos de varios países que son ribereños de ese mar y que han presentado sus reclamos de diferente índole sobre sus derechos sobre él por distintas vías, y con diferente intensidad. Estos países son claramente identificados como China, Taiwán, Vietnam, Filipinas, Brunei, Malasia e Indonesia; sin embargo, los intereses marítimos obvian la condición de jurisdiccional o no jurisdiccional cuando se trata de la supervivencia, desarrollo y la proyección de la influencia en su entorno de un país y más aun tratándose de aquellos que disputan el primer lugar de la hegemonía mundial; entonces, a la lista de los países en disputa en el SCS, hay que agregar a los Estados Unidos y a sus aliados, como lo son Japón, Corea del Sur y Australia, lo que configura un escenario complejo y altamente sensible a las circunstancias del mundo; aunque pareciera que la invasión de Rusia a Ucrania haya bajado un tanto la tensión en esta parte del mundo.

Esta es un área en la que confluyen varios intereses marítimos de muchos países, unos regionales, otros globales, los cuales ejercen un determinado nivel de presión de distintas escalas sobre factores sustanciales para las naciones que habitan en esos espacios geográficos marítimos; por otro lado, en la lógica sinusoidal histórica, la decadencia y ascenso de las potencias, conforme los resultados de distintos parámetros, señalan que habría en la próxima década un relevo del mayor hegemón global, y parte de ese soporte tendría que ver con el control del mar, especialmente de China en el SCS.

Estados Unidos de América parecería que ha comenzado su descenso del primer lugar, aunque hace los esfuerzos en todos los órdenes por evitar la

²¹ Por sus siglas en inglés: South China Sea, SCS.

decadencia, además, en ese proceso de deterioro hegemónico no está solo, porque en el conjunto de sus relaciones y alianzas son varios aliados que pueden correr una compleja suerte en los próximos años; lo que en la realidad comenzó con la crisis mundial de 2008 ha continuado con la pandemia de la COVID-19, y ahora con las consecuencias globales de la invasión rusa a Ucrania.

No cabe duda de que existe una guerra no declarada entre Estados Unidos y China, una que tiene muchos matices, excepto el uso de la fuerza; sin que eso quiera decir que ninguna de las dos superpotencias no la tenga como opción, aunque puede ser la última para el mundo dado la magnitud del poder que ambas tienen. El escenario en el que se desenvuelve esta guerra es el mundo, no obstante, hay uno que es de especial connotación para ambos: el SCS, en donde convergen importantes desarrollos tecnológicos e infraestructuras extraordinarias en las islas Spratly y Paracel, desde donde China pretende controlar el mar y el mundo por las connotaciones estratégicas de su entorno, considerando que su adversario, Estados Unidos, estaría en decadencia.

Sin embargo, no es un enemigo que hay que darlo por vencido en el camino, y siempre hay que considerar que su principal estrategia de fuerza está en su Poder Naval, el US Navy, que es la Armada más poderosa del mundo y por eso ha desafiado el poder de la China al realizar ejercicios navales en las aguas del SCS.

La posición de los hegemones es consecuencia de su gran poder económico y de su enorme capacidad de estar presentes en los asuntos globales de todos los Estados, estableciendo alianzas y generando oportunidades y capacidades para sus aliados; que en el caso de los Estados Unidos tienda a una visión que ya se dio en la historia, un mundo unipolar; pero la tendencia de la China parecería apuntar a una multipolaridad, por lo menos aparente, considerando que su régimen político e ideología tendería a la desconfianza de sus intenciones, a pesar de que el ejercicio del poder en esas magnitudes da como resultados, antes o después, los mismos resultados de invisibilización del ser humano, convirtiéndolo en un contribuyente obligado a mantener la hegemonía de quien lo ha hecho ciudadano a las buenas o a las malas. Es por eso que la distribución del poder y la riqueza siempre serán actos frecuentes de cualquier régimen, en la que los derechos humanos será un tema central, controversial y dependerá de la perspectiva del gobernante del mundo.

En todo caso, la situación es un hecho que propicia la desigualdad en el mundo y en el área de influencia del SCS también se dan contrastes, pese a que

el desarrollo de los países que le son ribereños contrasta con mucha distancia a lo que fue la tendencia en el siglo XX, siempre en la lógica del crecimiento sustentado en el comercio mundial, en la renovación de sus intereses marítimos y más aún en el marco de la CONVEMAR; es por eso que se pueden entender desafíos entre China y Taiwán o de Vietnam hacia China, porque aún en esa región las diferencias generan núcleos a favor y en contra; y de ahí que los aliados próximos a los Estados Unidos podrían ser cualesquiera de los países que tengan algún disenso con China o a aquellos que quieran mantener una neutralidad como Filipinas, en la visión del gobierno de Duterte; sin que eso haga medra en sus reclamaciones por los espacios marítimos jurisdiccionales, que de acuerdo a la CONVEMAR, planteen como objetivos vitales de sus intereses marítimos nacionales y de su visión oceanopolítica hacia el SCS y a toda la región a la que ellos pertenecen.

La cuarta revolución industrial (CRI) y los intereses marítimos

En medio de todo ello, es también tangible la irrupción de un concepto complejo de entender si de por medio no está el conocimiento y la construcción de capacidades necesarias para entenderlo, no sólo desde una perspectiva filosófica, sino también desde una perspectiva práctica como lo son los procesos de I+D+i, propiciados por una extensa red de alianzas y desarrollos tecnológicos, que en la actualidad, junto con la inteligencia artificial (IA) y las capacidades de las redes neuronales constituyen por hoy un frente de batalla que se está aplicando en todo su rigor en el SCS, y que constituyen la “cuarta revolución industrial” (CRI), negarlo es no entender cuánto ha evolucionado el mundo y cuánto, nuestro país ha definido una brecha infranqueable con el mundo, por su mala calidad del quehacer político y por el conformismo e irresponsabilidad de sus gobiernos. ¿Pero de qué forma la CRI afecta a los ya desgastados equilibrios en el SCS y en los intereses marítimos de los países del Asia Oriental? Las respuestas comienzan por entender cuál es el verdadero significado de la CRI y qué espacio en la evolución actual ocupa, no sólo en los países hegemónicos, sino en aquellos que no lo son o que están en vías de desarrollo.

¿Por qué se plantea el advenimiento y puesta en marcha de una CRI?, para ello es importante recordar las anteriores, las cuales constituyen la base sobre la que la Cuarta se configura como un hito del cual, después de ella, el pensamiento de la humanidad no será igual, nunca más; tal vez sea necesario

considerar la realidad del metaverso y las implicaciones que aquello pueda llevar a la visión en el desarrollo de los poderes navales de China y los Estados Unidos, como polos hegemónicos que dinamizan los factores geo- y oceanopolíticos; los cuales, además, están entrando en contraposición en el SCS. En ese contexto, vale recordar las otras revoluciones:

La Primera Revolución Industrial utilizó agua y vapor para mecanizar la producción. La Segunda utilizó la energía eléctrica para crear una producción en masa. La Tercera utilizó la electrónica y la tecnología de la información para automatizar la producción. Ahora una Cuarta Revolución Industrial se está construyendo sobre la Tercera, la revolución digital que ha estado ocurriendo desde mediados del siglo pasado. Se caracteriza por una fusión de tecnologías que está desdibujando las líneas entre las esferas física, digital y biológica. (WEF, 2016)

La CRI no es una cuestión del futuro inmediato de la humanidad, ya es una realidad que está transformando la forma de hacer las cosas y que cada día vemos los resultados de aquello; la propia guerra ruso-ucraniana está dándonos lecciones continuas de que la forma de hacer la guerra ya cambió, sólo con el uso de los drones y de todas las capacidades satelitales disponibles, además de sus procesamientos realizados con IA. Se nota con el perfeccionamiento permanente de los aviones “invisibles” de quinta generación F-35 de los Estados Unidos y de los J-20 de la China representan un ejemplo fehaciente de lo que se está mencionando; dentro de lo cual es oportuno identificar tres razones por las cuales esta Cuarta Revolución no es sólo una evolución de la Tercera, sino que va más allá, al punto en el que los intereses nacionales, y consecuentemente los marítimos, tomarán aspectos que conceptualmente estarán sujetos a: velocidad, alcance e impacto en los sistemas, y dentro de ello están la seguridad y defensa, que son razones por las cuales la industria naval china está alcanzando hitos importantes en el desarrollo de submarinos; buques de guerra, especialmente la construcción del tercer portaviones y otros elementos sustanciales de una industria de la defensa que también ha puesto a competir, rápidamente, a Corea del Sur, Japón y de ahí irradiando a Vietnam, Taiwán, Singapur y con procesos más bien aún adaptativos el resto de los países del Asia Oriental.

Una parte de las CRI constituyen un nodo sustancial de los intereses marítimos de los países del Asia Oriental, porque parte de su actual desarrollo se está sosteniendo en los principios que rigen esta revolución tecnológica y

digital, que como se ha mencionado, está transformando la forma de hacer las cosas, aunque también está trayendo muchas desigualdades y está imponiendo brechas infranqueables con países como Ecuador y otros que son grandes consumidores de estas tecnologías, pero que no han logrado un desarrollo mínimo para producir algunas de ellas. Esto es lo que convierte a las CRI en una cuestión ambigua, es un beneficio para algunos, pero crea una dependencia tecnológica para otros, pues la base para el desarrollo de los intereses marítimos, más aún que en los temas del mar, es el control del mar como un requerimiento fundamental para entender los usos sostenibles y resilientes de este recurso.

Se debe entender que la CRI se involucra en la primera línea del desarrollo asiático y de las competencias de otros puntos del planeta que motivan a incrementar la velocidad con la que los temas relacionados se aceleren aún más, considerando las enormes interrelaciones que se tiene con miles de millones de personas a nivel global.

El entendimiento de la CRI implica al mundo entero en que el pensamiento nacional y la visión marítima de sus intereses va más allá de la simple conceptualización de una realidad nacional y debe extrapolarse a una visión global, porque esa interconexión de la que se está hablando tiene que ver con ingenios materiales como tabletas, teléfonos, portátiles, unidades mínimas de gestión de datos y otros, los cuales tienen una gran cantidad de opciones y procesos, además de una enorme capacidad de almacenamiento de información que obliga a entender niveles superiores de procesamiento, algo que parecería ficticio.

Trascendiendo los límites de la ciencia, esto tiene que ver más aún con un nivel político, el cual debe entender y conocer procesos en los cuales no sólo las conexiones neuronales ya imponen diferencias como en el propio uso de la IA, por ejemplo, la GFW para la detección de las flotas oscuras chinas, en sus recientes estadios de desarrollo de las tecnologías satelitales de búsqueda, monitoreo e identificación, se basa en el empleo cada vez más perfeccionado de inteligencias artificiales.

A este vertiginoso cambio de paradigmas hay que agregar “la robótica, el Internet de las cosas, los vehículos autónomos, la impresión 3D, la nanotecnología, la biotecnología, la ciencia de los materiales, el almacenamiento de energía y la computación cuántica” (WEF, 2016), la realidad virtual y un conjunto de nuevas ciencias totalmente disruptivas que tienen que ver con la transformación ciberfísica de la industria, o simplemente la Industria 4.0.

La CRI y el control del mar en la SCS

La CRI no sólo es un hecho evolutivo del conocimiento humano en las ciencias y la tecnologías, es un proceso complejo que está transformando la forma de ver las cosas, porque su propia complejidad, sustentada en un progreso extraordinario de la tecnología, propicia efectos como el hecho de hablar de que un control efectivo del mar puede llegar a ser un concepto de “casi dominio marino” por la capacidad casi infinita de integrar componentes que caracterizan la realidad geográfica marítima que se observa o que se vigila, desde una perspectiva digital, de respuesta en tiempo real y un proceso de toma de decisiones que haría que el filme de la “Guerra de las Galaxias” no sea más una ficción. De hecho, mucho que lo que China y Estados Unidos han desarrollado en el último lustro en cuanto al fortalecimiento de su Poder Naval y su presencia en los espacios marítimos de la CSC así lo confirman, destacándose que eso es apenas el inicio de un proceso en el que la humanidad observará un desarrollo tecnológico jamás imaginado, que en el presente caso es por el control de los recursos vivos y no vivos que tiene el CSC, porque aquello es una gestión vital sin espacios a dudas.

La CRI y el DMA

Es complejo transmutar los conceptos vitales como el de los intereses marítimos —más aún de los países del Asia Oriental— a un concepto de seguridad desde la perspectiva de la estrategia nacional de los Estados Unidos, la cual tuvo su origen en el 2004, pero que ahora usa los medios que le proveen la CRI para perfeccionar otro concepto sustancial: el Domain Maritime el cual fue identificado en la Directiva²² Presidencial de Seguridad Nacional 41 de los Estados Unidos de América, que es una Política de Seguridad Marítima, firmada por George Bush, que recoge la importancia del concepto y de su materialización en los siguientes términos “*All areas and things of, on, under, relating to, adjacent to, or bordering on a sea, ocean, or other navigable waterway, including all maritime-related activities, infrastructure, people, cargo, and vessels and other conveyances*” (THE NATIONAL STRATEGY FOR MARITIME SECURITY, 2005), cuya traducción libre sería: “Todas las áreas y cosas de, sobre, debajo, relacionadas con, adyacentes a, o que bordean un mar, océano u otra vía navegable, incluidas todas las actividades, infraestructura, personas, carga y embarcaciones y otros medios de transporte relacionados con el mar”.

²¹ Reposa en los respectivos archivos como la NSPD-41/HSPD-13, firmada el 21 de diciembre de 2004.

Probablemente, dado su alcance y total identificación de todo aquello que pudiera representar un riesgo para los Estados Unidos y en cualquier parte que pudiera encontrarse en el mar, en esa época no habría sido posible ser todo lo eficiente que hoy podría serlo con la CRI y dentro de una visión total del control del mar, de ahí que es un “casi dominio del mar”, que hoy puede ser una realidad intimidante y absoluta, tanto de parte de China como de los Estados Unidos.

Asociado al dominio marítimo subyace el concepto del Domain Maritime Awareness, DMA, que fuera promulgado en el mismo documento de la Estrategia Marítima y que hoy, definitivamente, con en el concepto de evolución del CRI es aún más intimidante y perturbador, sobre todo para un país como el nuestro que, teniendo grandes riquezas en el mar, su poder naval es limitado. El concepto de DMA apunta a que

...is the effective understanding of anything associated with the global maritime domain that could impact the security, safety, economy, or environment of the United States. MDA is a key component of an active, layered maritime defense in depth. It will be achieved by improving our ability to collect, fuse, analyze, display, and disseminate actionable information and intelligence to operational commanders.

La traducción libre sería:

...es la comprensión efectiva de todo lo relacionado con el dominio marítimo global que podría afectar la seguridad, la economía o el medio ambiente de los Estados Unidos. MDA es un componente clave de una defensa marítima activa y en capas en profundidad. Se logrará mejorando nuestra capacidad para recopilar, fusionar, analizar, mostrar y difundir información e inteligencia procesable a los comandantes operativos. (THE NATIONAL STRATEGY FOR MARITIME SECURITY, 2005)

En el mismo documento es aún más complejo hoy, dadas las connotaciones tecnológicas y lo que implican necesariamente, una competencia de la cual depende su carrera hegemónica.

En todo caso, la CRI es un camino para alcanzar el control del mar en un área crítica con la del CSC, lo que en sí mismo es una estrategia marítima, ya que alcanzar ese control genera un efecto el cual propicia a alcanzar los objetivos oceanopolíticos que tanto China como los Estados Unidos hayan definido en el SCS, los cuales pueden ser desde la obtención de los recursos estratégi-

cos, ocasionar un descontrol en el tráfico marítimo al interrumpir el tráfico en el estrecho de Malaca como un ejercicio de coerción para la obtención de una ventaja; el posicionamiento hegemónico como manifestación de poder y paso previo a convertirse definitivamente como la mayor potencia mundial; liquidar las intenciones de las reclamaciones de los países del área, con relación a sus intenciones en las islas Spratly y Paraceles; entre lo que representa lo más significativo de estas acciones.

Consecuentemente, cualquier estrategia marítima debe ser capaz de, apoyada con la CRI, alcanzar el control del mar a través de una depurada e intimidante MDA para alcanzar efectos tradicionalmente económicos y militares; ahora se pueden agregar un efecto más: el oceanopolítico, considerando que:

...el mar constituye un camino y que, virtualmente, todos los Intereses Marítimos y Objetivos Estratégicos (oE) que el poder naval debe defender, atacar o conquistar se concretan en última instancia en las Líneas de Comunicaciones Marítimas (LCM), podemos decir que la estrategia marítima busca el control de dichas líneas. Es decir, Control del Mar es sinónimo de Control de Líneas de Comunicaciones Marítimas. (Vergara, 1989)

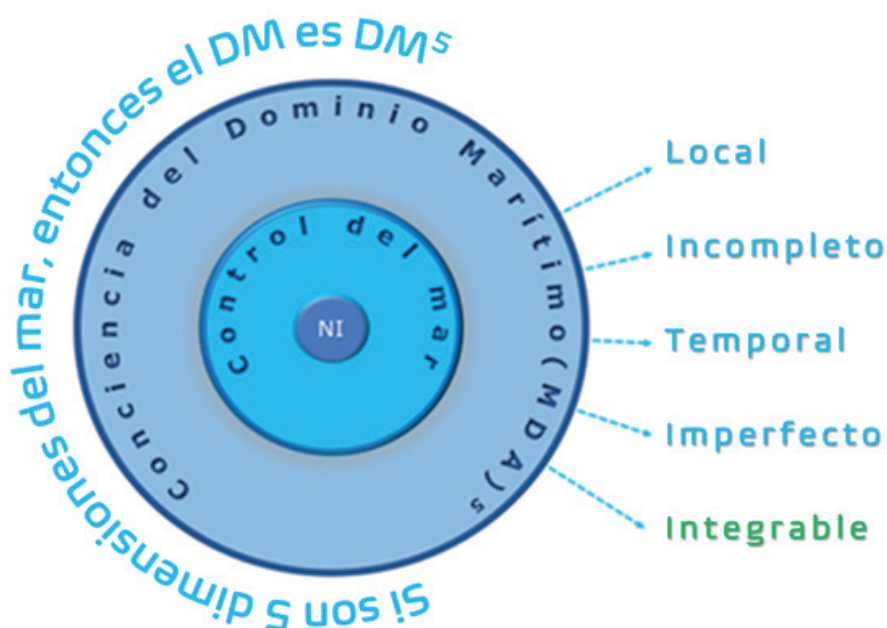
El pensamiento dentro de la estrategia marítima que pudieran aplicar los actores que propugnan por sus espacios geográficos marítimos de gestión vital en el CSC ha cambiado radicalmente, porque al contar ahora con una visión de desarrollo tecnológico permanente de la CRI, como una política de Estado para alcanzar el control del mar, considerando que este es local, incompleto, temporal e imperfecto, hoy en el contexto de la CRI y el MDA debemos agregarlo integrado y conceptualmente más próximo al dominio marítimo (Figura 18), lo que implica una evolución en el campo de la estrategia marítima que ya puede estar alterando los espacios de gestión en el SCS en las cinco dimensiones del mar, y el aprovechamiento con IA de la geoinformación marítima con la cual es posible tener casi un total conocimiento de la situación en los espacios marítimos, jurisdiccionales y no jurisdiccionales en donde, por ejemplo, China ejerce su visión de defensa de sus intereses marítimos y lo propio lo lleva a cabo Japón, Corea del Norte, Corea del Sur, Taiwán, Singapur, Vietnam, Malasia, Brunei y Filipinas.

Todos los países mencionados tienen poderosos intereses marítimos que se contraponen con el de China, y el ciclo evolutivo de la CRI se acelera cada vez más, al punto de que el mar constituye ya una razón vital para defenderlo a

costa de cualquier precio; es un factor oceanopolítico que resulta fundamental tomar en cuenta, y que debe ser parte de la visión de la gran Estrategia Marítima Nacional.

Figura 18

El MDA y el control del mar



Nota. A la tradicional idea del control del mar se le debe agregar ahora uno de los más importantes elementos de la CRI que es al aspecto “integral” en el contexto de las 5 dimensiones del mar, lo que, dependiendo de la tecnología que se usa, define un factor exponencial de ese control.

Población y economía del Asia Oriental

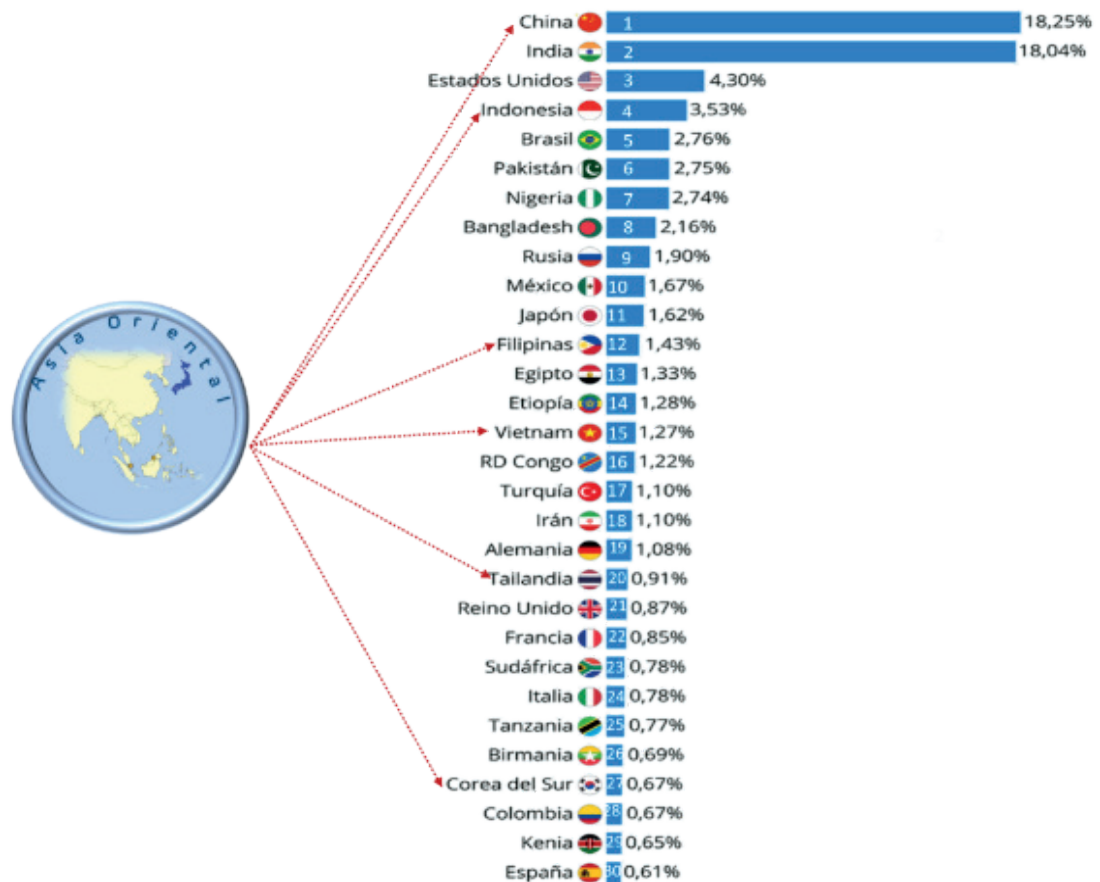
Población de los países del Asia Oriental

El 16.6% de los países que representan las mayores poblaciones globales, son del Asia Oriental (Figura 13), China, Indonesia, Filipinas, Vietnam, Tailandia y Corea del Sur. Conforme a los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI), sólo China representa el 18,25% de la población global; luego, en ese contexto sigue India, con el 18,04%; con esa tendencia, a pesar de la desaceleración del crecimiento de la población china (Figura 14) Asia en su conjunto y en el contexto de Asia Oriental, de acuerdo a la ONU, proyecta que la población

asiática alcanzará los 5.270 millones de habitantes en 2070, más de lo que la población mundial fue en 1989, cuando la humanidad alcanzó los 5.000 millones de habitantes (Mena, 2021).

Figura 19

Los 30 países del mundo con mayor población y la situación de los países del Asia Central



Nota. La concentración del crecimiento poblacional global en la región asiática, haciendo énfasis en el área del Asia Oriental, demandará mayor cantidad de recursos para su mantenimiento, entre los que están los acuáticos. Reimpresión de “Población Mundial”, de Statista, de 9 de julio de 2021; Obtenida del 31 de enero de 2023, de <https://es.statista.com/grafico/22249/porcentaje-estimado-de-la-poblacion-mundial-por-pais/>.

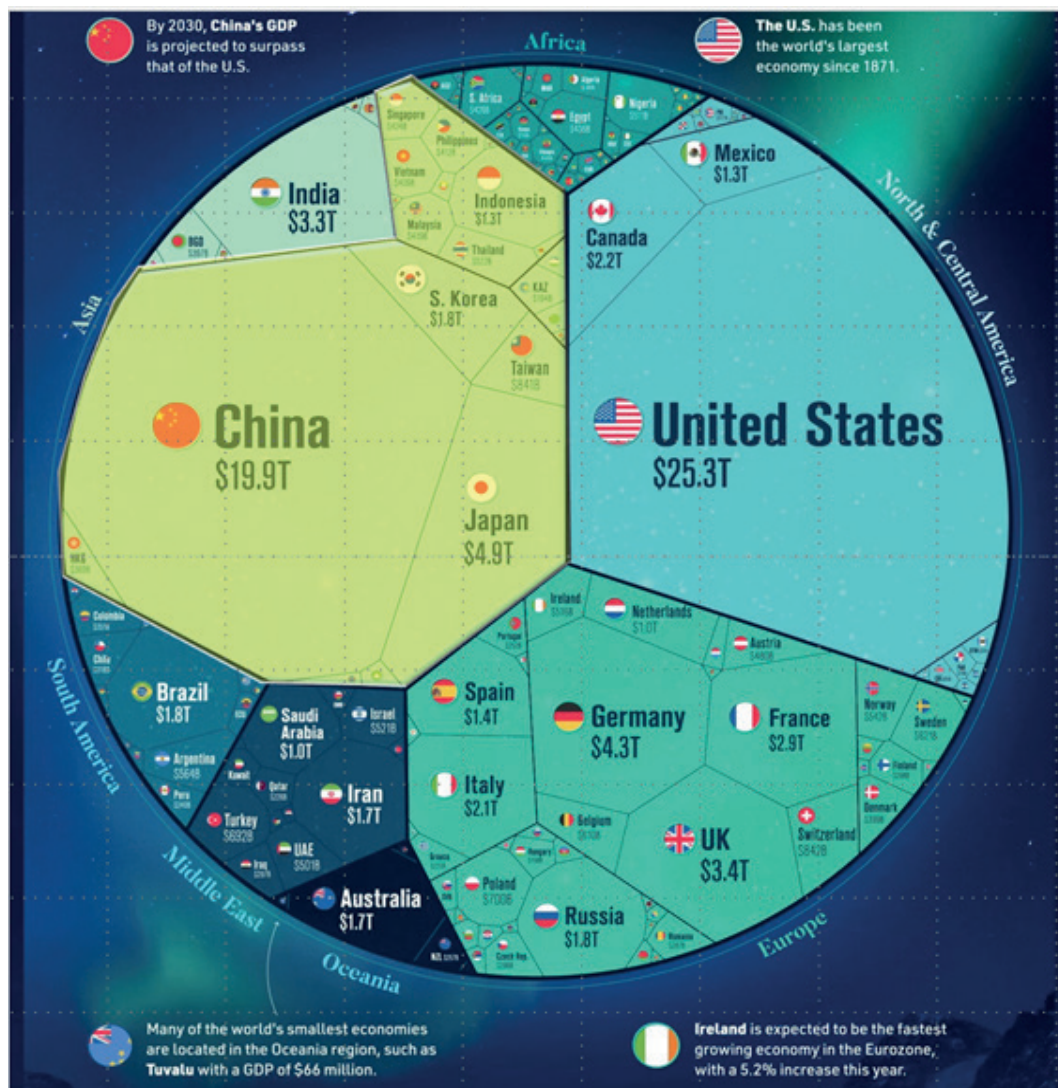
El PIB del Asia Oriental

Las capacidades de los Estados tienen parámetros con los que es posible determinar sus fortalezas, como se ha podido ver desde la antigüedad. Uno de los aspectos que definen esas capacidades es el factor económico que es posible determinar con el Producto Interno Bruto, PIB (Figura 20), que es:

...la medida estándar del valor agregado creado mediante la producción de bienes y servicios en un país durante un periodo determinado. Este indicador también mide los ingresos obtenidos de dicha producción, o la cantidad total gastada en bienes y servicios (menos importaciones). (OCDE, 2023)

El entendimiento de su valor comparativo es importante, porque además de representar una magnitud económica, representa también el tamaño de su población, ya que de eso depende el volumen del mercado y de los negocios que desde allí se generen. En ese sentido, la capacidad de la población de los países de la cuenca del SCS es considerable, pero sobre todo, la capacidad de generar bienes y servicios depende de la política económica de uno o varios o en asociación, por lo que es posible que en conjunto el mercado les favorezca hacia un desarrollo armónico y sostenido; de hecho, en el SCS el mar representa no sólo espacios de reclamaciones territoriales, sino de gestión marítima en aras de un comercio marítimo robusto para el progreso; son centros de la difusión y desarrollo de la innovación marítima del más alto nivel tecnológico, y además, su capacidad de proyectar sus negocios más allá de su región, orientando al mundo, los ha hecho capaces de ser resilientes, además de altamente competitivos, como son los casos de China, Corea del Sur, Japón, Taiwán, Vietnam, Singapur, Malasia y Tailandia, lo que ha empujado un desarrollo que se refleja de buena manera en los respectivos índices de desarrollo humano de la región (Figura 21), el cual se fundamenta, en gran parte, por el desarrollo de sus intereses marítimos.

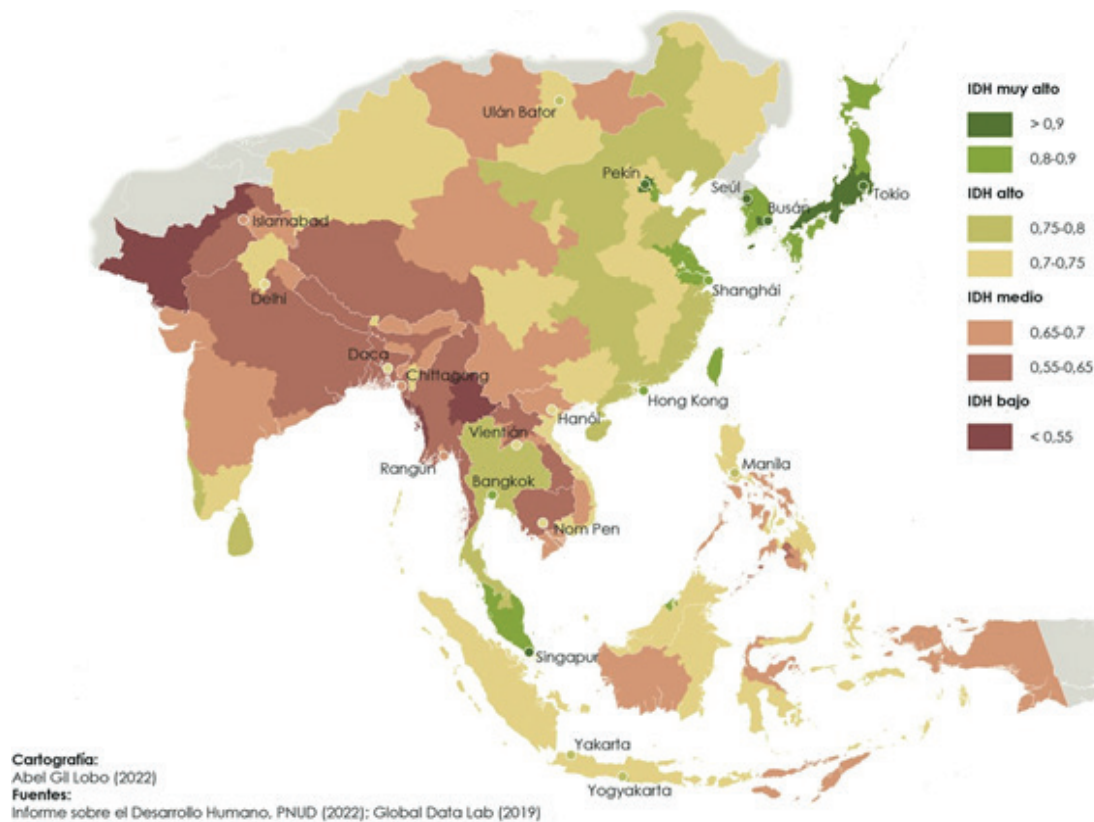
Figura 20
 PIB mundial 2022



Nota. En el año 2022 el PIB del Asia Oriental representó una importante cifra con relación a los demás países, evidenciándose la superior de China, que aún está por debajo de los Estados Unidos, aún cuando la brecha represente uno de los desafíos del gobierno chino. Reimpresión de de Magnet, A. Sanchis, 2022; Obtenida del 31 de enero de 2023, de <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/pib-cada-pais-mundo-2022-comparado-este-estupendo-grafico>.

Figura 21

Desarrollo humano del Asia Oriental



Nota. El desarrollo humano es un factor sustancial en la gestión de los Estados, ya que es un paso más allá de lo que puede expresar el PIB, en este caso, es evidente que en China ese desarrollo humano es mayor en las poblaciones próximas a la costa; en el caso de Japón, los datos son rotundos en cuanto a su capacidad de lograr una máxima coherencia entre el PIB y el desarrollo humano. La data con la que se ha conciliado la información es de 2019. Reimpresión de El Orden Mundial, A. Gil, 2022; Obtenida del 30 de enero de 2023, de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/desarrollo-asia-oriental/>. El Orden Mundial en el Siglo XXI. Creative Commons BY-NC-ND

La pesca como interés marítimo sensible en el Asia Oriental

Como un recurso natural vivo, las pesquerías representan un importante interés marítimo para los países del Asia Oriental, de tal manera que no sólo China tiene la necesidad de usufructuar de dichos recursos, se incluyen a Taiwán, Japón y Corea del Sur; de hecho, el consumo de alimentos acuáticos en

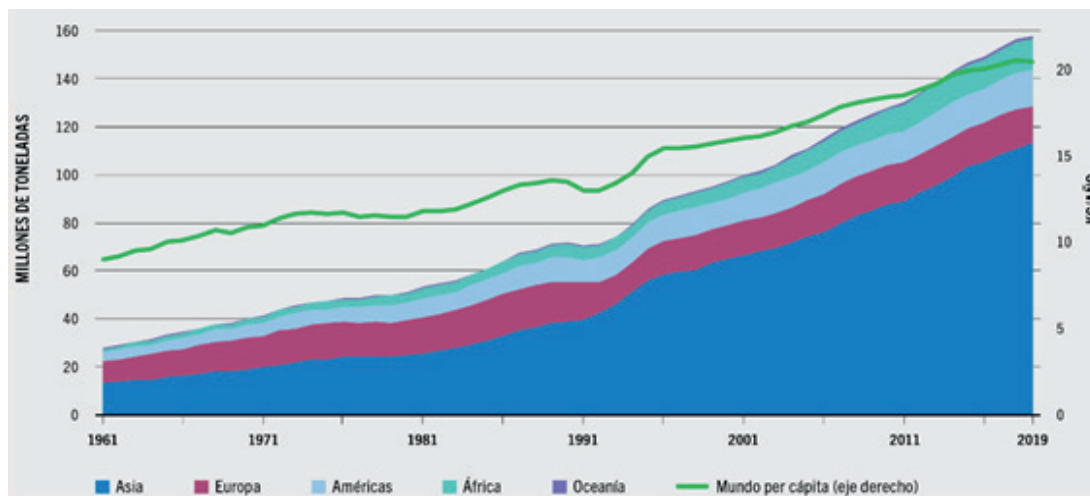
Asia se ha ido incrementando considerablemente desde 1961 (Figura 13), considerando que en ese año, Japón, China, la URSS, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, los Estados Unidos de América representaban el 50% de los consumidores de alimentos acuáticos mundiales; no obstante, en 2019, el 59% del consumo de alimentos acuáticos estaba a cargo de Japón, China, Indonesia, la India y los Estados Unidos de América, cifra que es aún más clarificadora en cuanto al consumo puntual, cuando sólo China consumió el 36% de todo el consumo de 2019; consecuentemente, los alimentos marinos es un tema vital para los chinos y, considerando el crecimiento poblacional global y dentro de ello el rubro que representa China, sin duda es un interés marítimo vital y su adquisición un objetivo oceanopolítico prioritario.

Considerando que Japón ha tenido a través de la historia una tradición en cuanto al consumo de alimentos acuáticos, no ocurre lo mismo con los demás países de la región del Asia Oriental; no obstante, desde 1961 hasta 2019 el comportamiento de los países involucrados en la antedicha región (Figura 14), aunque no igual para todos, ha evidenciado un incremento importante del consumo de alimentos acuáticos. Es interesante observar que aquellos países con crecimientos anuales calificados de “medio altos” en ese periodo han tenido un incremento del 3,2%, en donde China ha tenido una participación significativa en esa estadística, ya que a través de políticas de gobierno ha incentivado el consumo de dichos alimentos, en parte considerando la importancia y beneficios de consumirlos, que en buena medida prevé las enfermedades cardiovasculares, propicia un crecimiento sano e inteligente desde los neonatos hasta los niños y adolescentes en sus respectivas etapas de crecimiento, garantizando una buena salud mental y física de sus ciudadanos, que estratégicamente represente un impulso al desarrollo tecnológico de ese país.

También es importante evaluar el crecimiento poblacional chino que nos permite evaluar la concurrencia de razones para alcanzar un nivel de nutrición apropiado. Pese a que las estadísticas para los informes relevantes de la pesca mundial que procesa y organiza la FAO, en 2019 las estadísticas identificaron que China representa el 56% de una población ubicada en el 56% de la categoría catalogada como “de ingresos medianos altos”. (FAO, 2022)

Figura 22

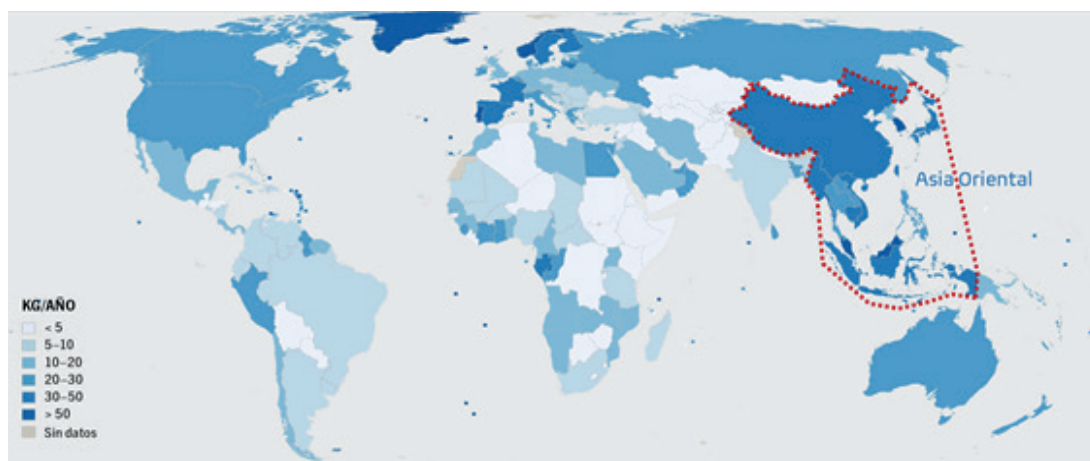
Consumo de alimentos marinos globales en el periodo 1961-2019



Nota. En esta figura se evidencia el incremento del consumo de alimentos acuáticos por parte de los países asiáticos y con mayor énfasis los que se encuentran a la vera del océano Pacífico. Reimpresa de “CONSUMO DE ALIMENTOS ACUÁTICOS POR CONTINENTE, 1961-2019”, de 2022; Obtenida el 28 de enero de 2023, de <https://www.fao.org/3/cc0461es/online/sofia/2022/consumption-of-aquatic-foods.html#:~:text=El%20consumo%20per%20c%C3%A1pita%20anual,20%2C5%20kg%20en%202019>.

Figura 23

Consumo en kilogramos por año de alimentos acuáticos en el periodo 2017-2019



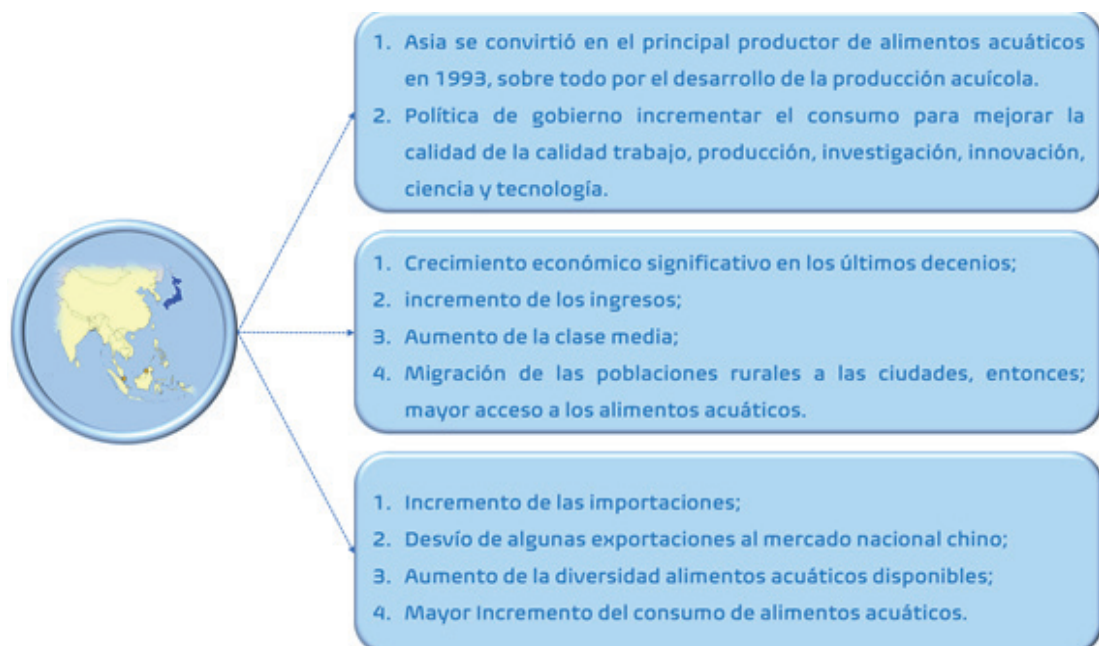
Nota. En los países de la Región del Asia Oriental es notorio el alto consumo de alimentos acuáticos, conforme la valoración, el que menos consume está entre 20-30 kg/años; mientras que China consume más de 50 kg/año. Modificada de CONSUMO DE ALIMENTOS ACUÁTICOS, 2022; 583, Obtenida del 30 de

enero de 2023, de <https://www.fao.org/3/cc0461es/online/sofia/2022/consumption-of-aquatic-foods.html>.

Desde el punto de vista oceanopolítico, es importante conocer las razones por las cuales la participación en el desarrollo de la producción pesquera de los países del Asia Oriental y el incremento del consumo de los alimentos acuáticos por parte de los consumidores de los países involucrados, toda vez que entender este proceso identifica con claridad la naturaleza de los intereses marítimos que están atrás, y además, es posible evaluar la importancia que tiene para China, por ejemplo, continuar con ese proceso. Entonces se han identificado los factores que dieron lugar al incremento del consumo de los alimentos acuáticos, conforme se ha detallado en la Figura 24.

Figura 24

Factores del incremento del consumo de los alimentos acuáticos en Asia Oriental



Nota. La figura representa a los factores, agrupados en sus causa-efectos en tres situaciones que propiciaron el incremento del consumo de alimentos acuáticos entre los pobladores de los países del Asia Oriental. La figura es de propia autoría, fundamentada en la información provista en el “EL ESTADO MUNDIAL DE LA PESCA Y LA ACUICULTURA 2022”, en la “PARTE 1 ANÁLISIS MUNDIAL” (FAO, 2022).

Beneficios del consumo de alimentos acuáticos

La pesca para los países asiáticos, especialmente para los ribereños del SCS, es fundamental para un Estado, ya que proveen una fuerza de trabajo saludable y eficiente, aún en pequeñas cantidades de consumo; es así como, conforme se ha visto, tanto el incremento del consumo de alimentos acuáticos, como el despliegue de los esfuerzos para incrementar la captura y la acuicultura así lo confirman, y los beneficios para la salud del ser humano dependen del tipo de especies que capturan (Tabla 4).

Tabla 4

Beneficios del consumo de alimentos acuáticos

#	Tipo de alimentos	Elementos provistos	ventajas
1.	Acuáticos	Proteínas de alta calidad y aminoácidos esenciales	
2.		Vitaminas, sobre todo, A, B y D	
3.		Minerales como fósforo, hierro, calcio, zinc, yodo, magnesio, potasio y selenio	
4.	Especies acuáticas de gran contenido graso: atún, jurel y salmón	Ácidos grasos esenciales Omega 3, el eicosapentaenoico (AEP) y el docosahexaenoico (DHA).	Fundamentales para el corazón. Además, el aceite obtenido de estas especies se usa para fines nutraceuticos.
		<ul style="list-style-type: none"> - Disminuye la tensión arterial; - Reduce el riesgo de accidentes cerebrovasculares; - Evita la depresión; - Minimizar la ocurrencia de - Alzheimer y otras enfermedades crónicas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento de un sistema cardiovascular sano; - Desarrollo óptimo del cerebro y del sistema nervioso de los bebés, cuando las mamás consumen alimentos acuáticos;

Nota. Es notorio que un pueblo que se alimenta con alimentos acuáticos obtiene, desde la infancia, los beneficios que se han detallado; lo que genera una fuerza laboral saludable y eficiente, además que los costos para el Estado en Salud son sustanciales, además que se incrementa el bienestar y la calidad de vida. La tabla contiene información de (FAO, 2022).

Consecuencias del incremento del consumo pescado

Las ventajas del consumo de pescado son considerables por sus aportes nutricionales e incremento de la calidad de vida y salud de quienes la consumen, por supuesto es un tema que atañe directamente a la soberanía alimentaria de los Estados, y más aún cuando se considera que una fuerza laboral productiva e inteligente de un país no solo representa un objetivo de gobierno, sino que constituye un objetivo de Estado. En ese sentido, la producción pesquera y acuícola mundial en el 2020 fue de 177,8 M-Tn (Figura 17), de acuerdo con el informe de la FAO. Esta cifra es particularmente interesante si la comparamos con la estadística de 1990, porque, a la actualidad, el incremento en estos rubros ha sido del 80% respecto a los niveles de 1990. Es importante observar que, además de los temas de salud, la pesca es una actividad que provee puestos de trabajo y genera desarrollo para varios sectores, entre ellos, a los pescadores artesanales.

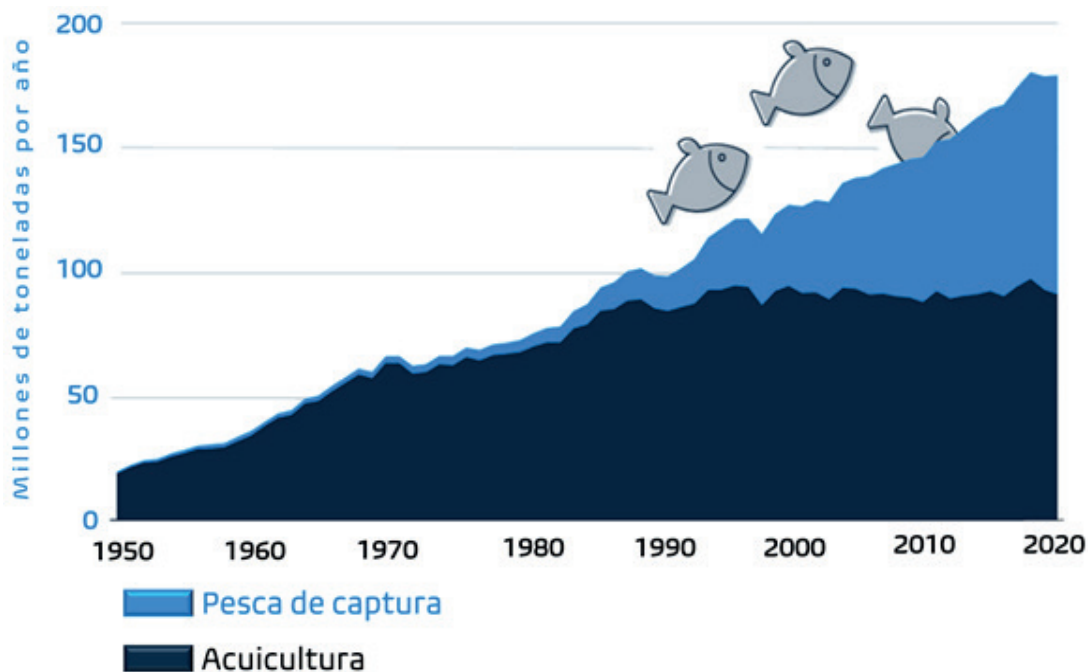
¿Cuál es el inconveniente? Conforme los informes de los científicos, se han ido estableciendo que los inventarios ictiológicos están disminuyendo por efecto de la pesca INDNR y la sobrepesca, en una especie de ironía que tiene una base fundamental: el control sobre las flotas pesqueras que realizan las actividades; estamos hablando de un aspecto sustancial del control del mar, porque la actividad ha pasado a ser un interés marítimo vital y su obtención será a cualquier precio. La ironía está en que la pesca INDNR realiza actividades al margen de la ley, la sobrepesca está en la línea de frontera de la aplicación de la ley, sin embargo, las dos contribuyen a la disminución de las poblaciones de peces. Los datos globales señalados por la FAO son muy explícitos, el 89% de toda la producción mundial de la pesca, el 89% es para consumo de directos de las poblaciones globales, luego...

...el 11% restante se utilizó en gran medida para producir harina y aceite de pescado. En 2020, China fue el mayor productor pesquero con diferencia. El país representaba el 15% de las capturas mundiales y el 57% de la producción acuícola, mientras que toda Asia representaba el 84% de los casi 60 millones de puestos de trabajo en la pesca y la acuicultura en todo el mundo (Mena, 2022).

Las cifras de la FAO respecto a este aspecto podemos observarlas en la Tabla 5; lo que también nos permite entender la complejidad del tema, cuando se tratan los límites de la actividad y se habla de sobrepesca o pesca INDNR.

Figura 25

Crecimiento de la acuicultura mundial



Nota. La producción global de los alimentos acuáticos, de acuerdo con la data de la FAO, evidencia una disminución de la pesca de captura y un incremento de la acuicultura. En la estadística no están consideradas las algas, los mamíferos marinos, cocodrilos, lagartos y caimanes. Modificada de “Industria Pesquera”, 25 de noviembre de 2022; Obtenida el 30 de enero de 2023, de <https://es.statista.com/grafico/28823/produccion-mundial-estimada-de-la-pesca-y-la-acuicultura/>.

Tabla 5

La data de la FAO sobre la actividad pesquera global

Aspecto importante	Situación global	Situación en Asia
La pesca y la acuicultura mundiales	Está en un nivel récord y a futuro será cada vez más importante su desarrollo. En ese sentido, la producción total de pesca y acuicultura fue de 214 M-Tn en 2020, que comprende 178 M-Tn de animales acuáticos y 36 M-Tn de algas.	El crecimiento en este rubro se debe en gran parte al crecimiento de la acuicultura, particularmente en Asia.

Aspecto importante	Situación global	Situación en Asia
Acuicultura	La actividad tiene un gran potencial para la alimentación de la población mundial en crecimiento; no obstante, lo más importante es que sea sostenible y resiliente. En 2020, la producción acuícola mundial alcanzó un récord de 122,6 M-Tn, con un valor total de USD 281.500 millones.	Asia continúa su dominio en la producción acuícola mundial con el 91,6 % del total.
Consumo mundial de alimentos acuáticos	La tasa promedio anual de consumo mundial de alimentos acuáticos ²³ se incrementó desde el 3,0% desde 1961, un valor importante considerando la tasa de crecimiento mundial de la población que es del 1,6%. En ese contexto, el consumo mundial de alimentos acuáticos pasó de 9,9 kg en la década de 1960 a 20,5 kg en 2019, disminuyendo a 20,2 kg en 2020, por efecto de la pandemia.	De los 158 M-Tn de alimentos acuáticos disponibles para consumo humano en 2019, Asia consumió el 72 % del total, mientras que su población constituía el 60 % de la población mundial. A modo de comparación, en 1961 Asia consumió el 48 % del total de los alimentos acuáticos disponibles para consumo alimentario. En China, en 1961 el consumo de alimentos acuáticos era de 4,2 kg/años; sin embargo, para el 2019 ese consumo se incrementó a 40,1 kg/año.

Nota. La pesca es una actividad sustancial para la satisfacer las necesidades alimenticias de la población global, para ello existe un importante desarrollo mundial de la acuicultura, la cual se espera alcance los niveles de sostenibilidad para que sea una práctica de los Estados en aras de disminuir la sobrepesca que está ocurriendo en todos los mares y océanos del mundo, lo que se refleja en las tasas de consumo de alimentos de la pesca. (FAO, 2022)

²³ En la estadística de la FAO no está incluido el consumo de algas.

Los esfuerzos de incrementar la pesca de captura en el Asia Oriental

Conociendo los beneficios que tiene una dieta a base de alimentos acuáticos; los ciudadanos del Asia Oriental han incrementado el consumo de este tipo de productos, pero además, este ha ido incrementándose por otras condiciones favorables, como el hecho de que la Región se convirtió de 1993 en adelante, en el principal productor de alimentos acuáticos, fundamentados en la producción acuícola; se suma el hecho de que la región ha experimentado una importante prosperidad económica en las últimas décadas y, como consecuencia, ha crecido la clase media; también, la gente de las áreas rurales ha emigrado a la ciudad en donde encuentran más a la mano y variedad dichos recursos, y además, se ha incrementado las importaciones de otros productos afines y se han realizado procesos de exportación que ha favorecido al mercado chino que, por supuesto, ha contado con el apoyo del gobierno, tanto en la fase de producción, como en los procesos de importación y exportación.

En el contexto de lo expresado en el párrafo anterior, los datos de la FAO son indicativos claros de que atrás de toda la estadística está una política de Estado que, especialmente en China, definen líneas de gestión que, en algunos casos y a la luz de los hechos ciertos, configuran proyectos que se están llevando a cabo alrededor del mundo con ese fin. China ha realizado acuerdos, especialmente con los países de África Occidental, para realizar faenas de pesca en sus respectivas zonas económicas exclusivas, destacándose los logrados con Senegal y Mauritania, este último tiene el 30% del total de pesca de este tipo de convenios que ha realizado con países a nivel global. Lo que llama a la atención es que en los convenios con los que ha llegado con Mauritania, no sólo implican la pesca en aguas costeras, sino que también incluyen el procesamiento de harina y de aceite de pescado en plantas en tierra (Infobae, 2022).

Los esfuerzos por incrementar la pesca de captura que realizan algunos países del Asia Oriental han sobrepasado los límites de los acuerdos internacionales, e incluso están llegando al cometimiento de delitos graves en el mar, uno de ellos es la pesca INDNR, la cual es una de las más destructivas para las economías sostenibles y de los Estados, pues representa un impacto severo al medio marino por las técnicas que utilizan, y además, son una grave amenaza para la seguridad de los todos los Estados ribereños de la cuenca del Pacífico, ya que su capacidad para movilizarse sin ser detectados o más bien dicho, sin ser identificados, ha puesto en alerta a varios países y a ONG's como la *Global*

Fishing Watch (GFW), quien realizó un importante informe²⁴ al respecto; a todo ello, la GFW define que las flotas oscuras son “son buques que no transmiten su ubicación, un común indicador de que están participando en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR)” (Diálogo Americas, 2021). Lo interesante de este informe es que evidencia el uso de elementos de la CRI, basados en tecnología satelital e IA aplicada al aprendizaje automatizado, para buscar a las flotas oscuras realizando faenas de pesca INDNR en aguas de Corea del Norte, que en su parte sustancial revela que la pesca INDNR que realizan las flotas oscuras entre los espacios marítimos de Corea del Norte, Corea del Sur, Japón y Rusia, que son áreas marítimas con disputas de distinta índole²⁵, pero al mismo tiempo, con poco control y vigilancia. Se señala que:

...se identificó que más de 900 buques chinos en 2017, y 700 en 2018, infringieron las sanciones de las Naciones Unidas al pescar en aguas norcoreanas. Los buques chinos probablemente pescaron casi tanto calamar volador japonés (*Todarodes pacificus*) como los de Japón y Corea del Sur combinados, más de 160.000 toneladas métricas equivalentes a más de \$440 millones de dólares entre 2017 y 2018. (Bladen, 2020)

Por otra parte, en el informe se hace una revelación también compleja, porque implica que se están llevando a cabo actos de supervivencia estatal, en los que la vida humana o los convenios internacionales dejan de tener efectos sobre cualquier valor o principio individual, subordinándose a intereses que se creen por encima de todo ello; en ese sentido, el referido estudio llevado a cabo por el GFW devela que alrededor de 3.000 embarcaciones de Corea del Norte realizaron pesca INDNR en aguas jurisdiccionales rusas en el año 2018, lo que implica que es posible que “la competencia de los buques pesqueros de arrastre industrial chinos esté desplazando a los pescadores norcoreanos, empujándolos a aguas colindantes rusas” (Bladen, 2020); consecuentemente:

Cientos de embarcaciones norcoreanas han sido arrastradas a la orilla en las costas japonesas y rusas en los últimos años. Estos incidentes frecuentemente implican inanición y muerte. Por esto, a muchas aldeas pesqueras de la costa oriental de Corea del Norte actualmente se les llama ‘aldeas de viudas’ (Bladen, 2020).

Es interesante comprender el alcance de la pesca INDNR del calamar volador japonés, ya que en el mercado japonés es uno de los cinco productos más consumidos y para los productores pesqueros de Corea del Norte, consecuentemente, es uno de los más rentables, tanto que representó para Corea del

²⁴ El informe se llama Iluminando a las flotas pesqueras oscuras en Corea del Norte, fue publicado por Science Advances, el cual se sustenta en una investigación llevada a cabo por el Centro de Investigación Científica de la GFW, que tiene su sede en Washington. El informe advierte sobre los severos impactos negativos de la pesca INDNR en el Pacífico.

²⁵ Estos espacios marítimos, en la actualidad, están sujetas a tensiones geo y oceanopolíticas debido a controversias por los límites marítimos, situación que crea vacíos de jurisdicción sobre las acciones a tomar en cuanto al control del mar para vigilancia y control, dejando al calamar volador japonés, como objetivos de pesca por parte de varias flotas, incluida la china de aguas lejanas. (Park, y otros, 2020)

Norte el tercer producto de mayor exportación; sin embargo, por la política de Corea del Norte de venta de armas, la ONU le impuso sanciones económicas que incluían la no comercialización de este producto marino, lo que implica que tanto Corea del Norte como China están violando la resolución de la ONU (El Clarín, 2020).

También es importante analizar el hecho de que además de China, como parte del Asia Oriental, también están Japón, Corea del Sur y Taiwán entre los países que tienen flotas propias y realizan actividades de pesca en los mares del mundo; no obstante, sin duda alguna, China es el país que tiene mayor población de los países nombrados, consecuentemente, es el que mayor demanda de alimentos acuáticos tiene y, en muchos casos, su necesidad por estos recursos, de alguna manera, se convierte en una cuestión de Estado. En ese sentido, China tiene una flota muy cercana a los 3.600 buques, que equivalen casi a la suma de los que tiene Japón, Taiwán y Corea del Sur. Lo interesante de esta situación es que no es ningún misterio que esta flota tiene la anuencia de Xi Jinping, lo que convierte a esta flota pesquera en una expresión del pensamiento oceanopolítico del Estado chino; el cual, además, es parte del proyecto de gobierno de Jinping inherente a la Iniciativa²⁶ del “Cinturón y la Ruta”, BRI²⁷, de hecho, una buena parte de dicha flota es del Estado chino (Infobae, 2022).

La situación de las flotas oscuras y flotas a distancia de Asia Oriental

La política china respecto a la exploración y explotación de los recursos naturales relacionados con los espacios marítimos no jurisdiccionales globales y con probables —aunque solapadas intervenciones sobre los espacios marítimos jurisdiccionales de los Estados— hoy representan la expresión más icónica de la INDNR y las implicaciones negativas que tienen sobre la pesca artesanal, la economía global y los mercados afines, además de la depredación que significa a los inventarios ictiológicos globales. La actitud oficial de la China siempre es la de “reprender” estas malas prácticas que van en contra de la CONVEMAR y de las propias disposiciones y esfuerzos que hace la FAO para impedir que la actividad de la pesca se vuelva insostenible y ocasione impactos severos a la capacidad de alimentar a la humanidad por parte de los océanos.

La proyección de las flotas de Asia Oriental, especialmente las de bandera china, para el mundo, sin cuestión alguna, representa uno de sus principales

²⁶ Esta iniciativa fue la apuesta que en octubre de 2013 hizo Xi Jinping, al señalar que: “la zona de los alrededores de China es estratégicamente muy importante para nuestro país en términos de geografía, medio ambiente y relaciones mutuas”, elevando al mismo nivel de los Estados Unidos de América a las demás relaciones internacionales con los demás países, así comenzó la iniciativa de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, conocida como OBOR, por sus siglas en inglés de One Belt, One Road, y que luego se denominó BRI, Belt & Road Initiative (Gómez, 2019).

²⁷ Por sus siglas en inglés: Belt and Road Initiative

intereses marítimos, ya que necesita alimentar a miles de millones de ciudadanos chinos y cada vez es más complicado hacerlo, porque los inventarios están disminuyendo y ya no es una cuestión solamente de obtenerlo en el SCS, sino que ahora están expandidos por todo el mundo, lo que significa que no sólo es un problema para Ecuador, con las incursiones que realizan próximas a las islas Galápagos, sino que también es un problema global de impactos aún no determinados, porque no es inmediato, ya que la afectación a los ecosistemas y biodiversidad tiene un espacio de contención mínimo y sus efectos se notan en el orden de los años, pero como se mantiene la actividad, el factor destructivo de ese equilibrio sensible es cada vez mayor.

Las costas de África occidental que, hasta unas tres décadas atrás aún tenían grandes bancos de peces para cubrir sus necesidades, especialmente las de sus pescadores artesanales, hoy en día reciben el impacto de las flotas de larga distancia de China, las cuales cuentan con el apoyo de varios gobiernos chinos; sin embargo, considerando que los buques que las componen están diseñados para largas estadías en la mar y su capacidad de tomar los recursos del mar es de largos periodos, algunos de ellos eluden los controles de todas las formas posibles, lo que los convierte en “flotas oscuras”, sumando a ello que estas se caracterizan por su...

...rapacidad de la flota y su falta de escrúpulos en un sector famoso por ambas cosas. La sobrepesca, en algunos casos ilegal, el colapso de las poblaciones locales, el contrabando, los vínculos con el crimen organizado, el trabajo forzado y el maltrato generalizado de los tripulantes son algunas de sus consecuencias. (Infobae, 2022)

El calamar: otro objetivo de la captura oceánica

Uno de los aspectos con el cual estamos más familiarizados los ecuatorianos es justamente con la presencia de los buques pesqueros provenientes desde Asia Oriental (con bandera mayoritariamente china) en el alta mar próxima a la zona económica exclusiva ZEE de las islas Galápagos, desde donde no solo realizan pesca de captura que afecta a los intereses marítimos nacionales, sino que además, depredan los recursos de algunas especies de interés marítimo chino o de algunos países de Asia Oriental, siendo más evidentes desde el año 2017, cuando en agosto de ese año un buque de la flota pesquera, mayoritariamente con bandera china, irrumpió en los espacios marítimos jurisdiccio-

nales ecuatorianos y fue detenido por la Armada del Ecuador. Se trató del Fu Yuan Yu Leng 999, el cual ingresó a la Reserva Marina de Galápagos, RMG, sin la debida autorización, dicho buque posteriormente pasó a pertenecer a la Armada (El Universo, 2020).

Estas flotas tienen varios objetivos, pero el más apetecido es el *Dosidicus gigas* o calamar gigante o pota, que es uno de los más abundantes del océano Pacífico Suroriental y, además, una de las especies más abundantes del mundo:

The jumbo squid Dosidicus gigas is the most abundant cephalopod species in the southeastern Pacific Ocean, which supports the biggest cephalopod fishery in the world. Due to its growing economic importance, the population growth and distributional expansion of this squid is being increasingly studied. Nevertheless, some basic features of the biology of D. gigas are still unknown or have been poorly investigated. (Ibáñez, Sepúlveda, Ulloa, Friedemann, & Pardo, 2015)

Las áreas en las que es posible su captura se extienden desde América del Norte hasta Chile, considerando Colombia, Ecuador y Perú (Figura 26), lo que incide sobre las responsabilidades de la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero, OROP, del Pacífico Sur, OROP-PS; así mismo, esta pesca es considerada como la segunda de mayor importancia para el Perú²⁸ (CALAMASUR, 2020); en ese sentido, Ecuador no ha considerado esa pesca como un factor de desarrollo económico. La pesca de la pota representa una actividad de gran importancia socioeconómica para quienes la realizan, tanto para la pesca industrial, como para la artesanal, lo que ha incentivado al incremento de la pesca de este cefalópodo; para China es un recurso vivo marino de suprema importancia que aporta sustancialmente para la alimentación acuática de su población, así como para Taiwán; sin embargo, además de la pesca en sí mismo se estarían produciendo transbordos en alta mar que comprobaría la sistematización de un negocio inherente a la pesca INDNR (Figura 26).

Las áreas de pesca del calamar gigante en el Pacífico Sureste, por supuesto, corresponden a la gestión de la OROP-PS; es ahí en donde los cuestionamientos comienzan y es ahí en donde se analiza la necesidad de contar con un control del mar eficiente, como el que se pretende tener en el SCS, para otros fines; en este caso es la GFW la que está empeñada en identificar qué es la pesca reglamentada por la OROP-PS y que es la pesca INDNR, porque lo que está ocurriendo con las flotas oscuras a lo largo del mundo, es un impacto que se lo va a sentir en el futuro próximo; y lo que está ocurriendo es un tema de supervivencia de un súper Estado como China, cuyos argumentos son legítimos

²⁸ En ese sentido, Perú no tiene dudas de que la pesca de pota en alta mar, en los espacios marítimos próximos a su ZEE se realiza por buques con bandera china: "The Fisheries and Aquaculture Committee of the National Society of Industries (SNI) had indicated that these devices should be implemented by foreign fishing boats, which are 100% of Chinese nationality" (CALAMASUR, 2020)

como razones de Estado, pues es alimentar de la mejor manera posible a una población que, aunque ha decrecido un poco, per se ya es muy grande.

Figura 26

Distribución geográfica del *Dosidicus Gigas* en América



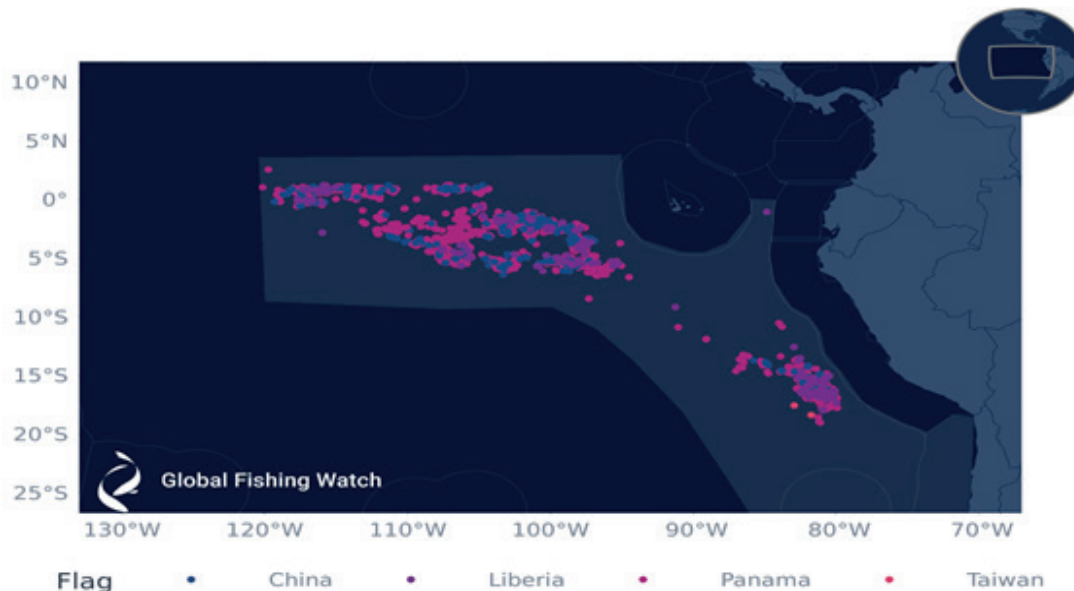
Nota. A pesar de su amplia distribución geográfica de la pota (calamar gigante), su abundancia se evidencia en el área roja, en el Pacífico Suroriental; de ahí que es fácil entender la presencia de las flotas del Asia Oriental, especialmente

las de bandera china en las aguas próximas a la RMG en Ecuador. Reimpresión de “Mar del Perú”, de 15 de julio de 2021; Obtenida el 28 de enero de 2023, de <https://www.mardelperu.pe/pesca/13/pesqueria-pota>. 2019 Sociedad Peruana de Derecho Ambiental.

El esfuerzo por mantener un flujo de alimentos acuáticos a la población de China, Taiwán y Corea del Sur, hizo que, entre 1990 y 2018 la captura del *Dosidicus gigas* se incrementase desde, aproximadamente, 5.000 toneladas, hasta 278.000 toneladas, respectivamente; esto, por supuesto, se ve reflejado también en el incremento de los buques de pesca que va desde seis (6) en 1990, hasta 528 en 2018, entonces, ese tonelaje y el número de buques indicados representan el 74% del total de buques registrados en la OROP-PS, siendo clasificados por “la comisión como de línea, a menudo referidos como poteros de calamar y cargueros de pescado, y tienen una huella significativa en la región” (GFW, 2022). Por otra parte, la GFW realizó un seguimiento y monitoreo de las flotas poteras, al largo del año, identificándose el recorrido que se evidencia en la Figura 27.

Figura 27

Transbordos en alta mar de calamar gigante de acuerdo con GFW



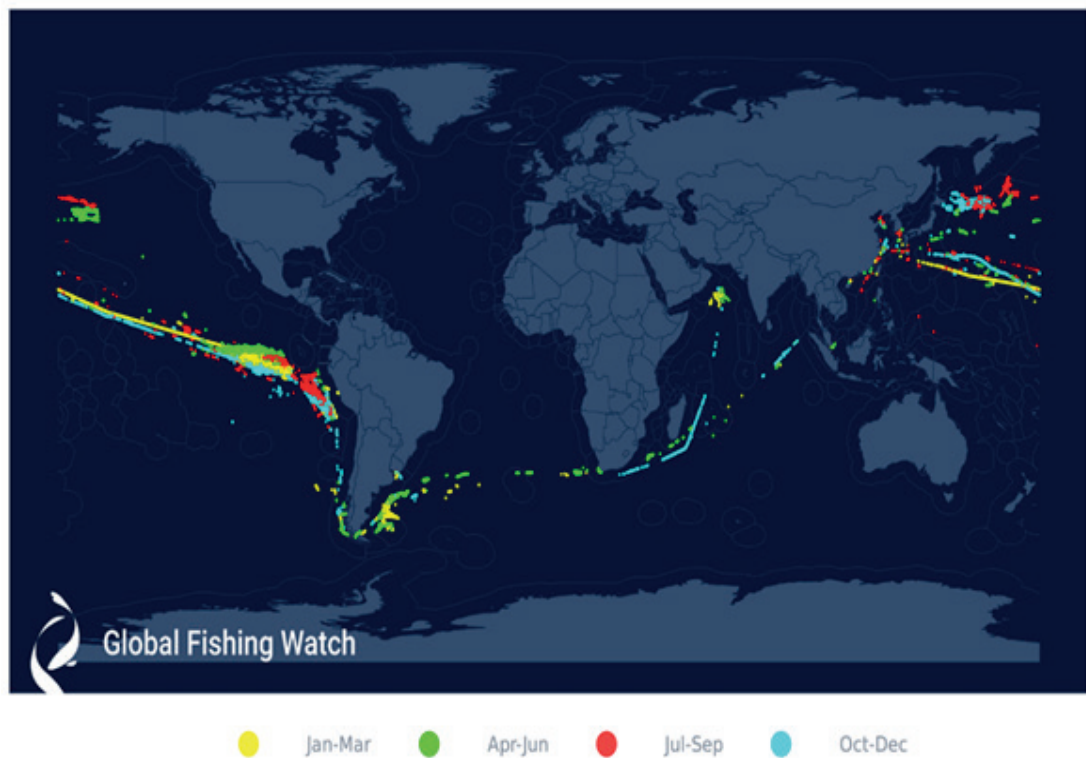
Nota. Los puntos geográficos obtenidos por la GFW, en distintos colores representan a los países que realizan los transbordos de la pesca ilegal de calamar gigante, pasando de un buque pesquero a un buque contenedor, de China,

Liberia, Panamá y Taiwán, eludiendo los controles de los Estado ribereños. Reimpreso de “Análisis de la flota pesquera de larga distancia de calamar del Pacífico Suroriental”, de Global Fishing Watch, 2022, GFW, 19. GFW.

El objetivo de las flotas a larga distancia asiáticas es la de mantener los buques el mayor tiempo navegando y en faenas de pesca (Figura 28); entonces, requieren una logística de apoyo que consiste en cargueros refrigerados y, además, buques cisterna con los cuales mantienen su esfuerzo de autonomía.

Figura 28

Desplazamiento de las flotas poteras del Asia Oriental a lo largo del año



Nota. El recorrido de la flota potera comienza a inicios de año en Asia Oriental; sin embargo, en el 2021, desde enero a septiembre los buques se concentraron próximos al límite occidental de la ZEE de las islas Galápagos en Ecuador, y luego se trasladaron, de octubre a diciembre, desde la posición anterior hasta la alta mar adyacente a la ZEE de Perú. Reimpreso de “Análisis de la flota pesquera de larga distancia de calamar del Pacífico Suroriental”, de Global Fishing Watch, 2022, GFW, 10-12. GFW.

El apoyo, según las circunstancias en las que se presenten sus líneas de abastecimiento en tierra, acuerdan un punto de rendezvous tanto para retirar la pesca y llevarlas a puertos predeterminados; en términos generales esta maniobra se llama “transbordos”; así mismo, con igual procedimiento realizan la maniobra de reabastecimiento de combustible y tripulación, que dicho sea de paso, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) tiene algunos reparos graves sobre el tratamiento de estas tripulaciones. En la actualidad, existe en medio de todo esto serias restricciones de gestión de la OROP-PS para impedir estas acciones, de hecho:

...un evento de transbordo de calamar gigante no necesita ser autorizado por el país de abanderamiento de los buques pesqueros o cargueros, lo que elimina la oportunidad de que incluso el país de abanderamiento realice la más básica supervisión. Independientemente de las capturas de especies objetivo, en la actualidad la OROP-PS no cuenta con ninguna medida de ordenación que se aplique al abastecimiento de combustible de los buques pesqueros en el mar. (GFW, 2022, pág. 18)

Conclusiones

1. La geografía de Asia es prolífica en espacios geográficos terrestres y marítimos; sin embargo, sus espacios marítimos delinean mares tan extensos como el Mar Meridional de la China, el cual, por la cantidad de países que le son ribereños, la complejidad de aplicación de la CONVEMAR y la presencia de recursos vivos y no vivos que caracterizan intereses marítimos vitales para todos ellos representa una región en el mundo que definirá procesos oceanopolíticos gravitantes para el mundo en las próximas décadas.
2. La presencia de estrechos como el de Malaca, en el que existe uno de los más importantes flujos de tráfico marítimo del mundo, representa un interés marítimo vital, el cual también lo sitúa como un objetivo oceanopolítico gravitante para el mundo, teniendo a China como un vecino que tiene la capacidad para involucrarlo en acciones geo- y oceanopolíticas.
3. La densidad poblacional china, por hoy la mayor del mundo, llevada a un mapa evidencia la importancia que tiene el mar para ese país, dada su concentración de habitantes próximos a la costa.

4. Los archipiélagos de las islas Spratly y Paracels, cuya evolución histórica ha involucrado a por lo menos seis países de la región, han dejado procesos inconclusos y ambiguos con relación a la definición de a quién les pertenecen, lo que ha generado por parte de China la transformación de arrecifes en islas con tecnología militar para controlar el mar, sus recursos, los cuales representan intereses marítimos vitales, así como el posicionamiento oceanopolítico sobre el tráfico marítimo, lo que genera tensiones críticas que a futuro podrían derivar en crisis, especialmente con los Estados Unidos.
5. El redescubrimiento de América por parte de Cristóbal Colón establece vínculos fundamentales con el Asia Oriental, que históricamente tienen respuestas en los intereses nacionales (y de ahí marítimos) asiáticos, con la presencia de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda, concepto que ha sido tomado por China en la actualidad para continuar con los beneficios que trajo consigo esa integración comercial de la antigüedad.
6. Constantinopla, la legendaria ciudad imperial del Imperio Romano de Oriente, representa un hito histórico por las connotaciones que tuvo, tanto su desarrollo como ciudad, como su caída en manos del Califa Mehmed II en 1453 y fue el detonante para el redescubrimiento de América y otras iniciativas lusas, que motivaron la apertura de nuevas rutas, como las marítimas, que extinguieron la Ruta del Sol y propició la consolidación de los mercados del Asia Oriental, especialmente de China.
7. Los intereses nacionales de las naciones, como representación legítima de su anuencia a la conformación de los Estados, requieren en los tiempos presentes un replanteo con relación a la evolución del pensamiento humano y la reconceptualización de la teoría del Estado respecto a la identidad nacional: la soberanía, ya que eso también infiere sobre las nuevas conceptualizaciones de los intereses marítimos.
8. La riqueza como un factor sustancial para el desarrollo de los intereses marítimos de la región del Asia Oriental está propiciada por el desarrollo económico y el desarrollo humano; sin embargo, el tema de la riqueza como parte del desarrollo humano ha sido un proceso histórico importante, y es el que aún persiste en las relaciones geopolíticas y oceanopolíticas que tiene el Asia Oriental, especialmente China con el mundo, y es lo que evidencia una forma de guerra económica y tecnológica con occidente, especialmente con los Estados Unidos de América.

9. El control del mar por parte de China, en el Mar Meridional de la China y su intencionalidad de proyectarla más allá de esa región, exige el desarrollo de capacidades en el contexto de la cuarta revolución industrial y todo lo que eso pueda aportar el dominio marítimo, con la aplicación de tecnologías y equipamientos de máxima tecnología, lo que permite ver que, a corto y mediano plazo, habría un necesario choque por la hegemonía global.
10. La pesca como un interés marítimo esencial para China y otros países de la región, en el aspecto que representa especialmente para el gobierno chino, de tener una población sana y apta para la gestión y desarrollo de su pueblo, le demanda el uso de razones de Estado para obtener dichos recursos en otras partes del mundo, lo que le ha propiciado el rechazo internacional por las implicaciones de pesca INDNR y de sobrepesca.



<https://acortar.link/a3Vytz>

CAPÍTULO II

China y los intereses marítimos
de los países de la cuenca
del Pacífico Sureste

Introducción

La Cuenca del Pacífico geográficamente representa la región más vasta del planeta y alberga una gran cantidad de países, que aglutinan a pueblos de diferentes culturas y con distintas visiones geopolíticas y oceanopolíticas; sin embargo, estas diferencias caracterizan a factores extraordinarios que dinamizan la cuenca, la que además ofrece una innumerable cantidad de recursos marinos vivos y no vivos, lo que no significa que aquellos tengan una eterna permanencia, sino que, al contrario, pueden convertirse en recursos muy sensibles si es que todos esos países no toman conciencia de su fragilidad, ante una sobreexplotación o contaminación.

Los recursos vivos y no vivos que están en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, y que caracterizan la mayor parte de los intereses marítimos de los Estados ribereños de la cuenca del Pacífico Sureste, los cuales usufructúan en forma sostenible y resiliente para sus respectivos pueblos, han tenido extraordinarias y profundas reflexiones, desde la misma Declaración de Santiago de 1952, hasta cada uno de los procesos a través de los cuales se han consolidado sus visiones oceanopolíticas; sobre todo ante el hecho trascendente de que en la actualidad nos encontramos ante una carrera hegemónica entre China y Estados Unidos de América, una cuestión que tendrá incidencias sobre los referidos intereses marítimos; de ahí la necesidad de hacer algunas reflexiones.

Lo expresado en los párrafos anteriores son algunos de los aspectos sustanciales que nos coloca en la necesidad de analizar la influencia de China sobre los países de la cuenca del Pacífico Sureste, y en ese concepto, es importante identificar primero lo que representan los términos que definen espacios geográficos sustanciales de gestión en el marco de su origen histórico, como es el hecho de llamarnos suramericanos, latinoamericanos, hispanoamericanos o iberoamericanos; en el contexto de gestión y visión del uso de los intereses marítimos, ya identificando un interés que es el transversal a todos, la conciencia marítima, que depende justamente de esa visión hacia el océano y de los factores que están implícitos en la idiosincrasia de cada quien.

Un aspecto interesante e importante es conocer lo que geográficamente caracteriza al océano Pacífico; en ese sentido, se revisarán los aspectos más significativos en su realidad natural y su influencia sobre los Estados ribereños de la cuenca Sureste, en el contexto de sus intereses marítimos, sus límites oceá-

nicos, los aspectos climáticos y la importancia que tiene la investigación científica oceánica tendiente a identificar los eventos que pueden alterar e impactar negativamente sobre los otros intereses marítimos de los Estados ribereños de la cuenca del Pacífico Sureste, como son El Niño, La Niña o el mismo cambio climático.

Continúa el análisis con la identificación general de las islas y archipiélagos que configuran a Oceanía y a los países de la cuenca del Pacífico Oriental, tomando un eje importante en lo relativo a sus zonas económicas exclusivas (ZEE) que son las que básicamente definen espacios de gestión vitales, como los que se pueden observar en el Pacífico Occidental con los ejemplos de las islas Spratly y Paracels y la actitud de China con respecto a su ocupación. En esta instancia se identifica un factor cultural relacionado con la herencia y probable influencia polinesia en las culturas ancestrales de Colombia y Ecuador, siendo parte de una identidad que nos uniría a un extraordinario pueblo navegante del océano Pacífico; continuando con el detalle de algunas de las islas más significativas e identificando los países a los que pertenecen.

En ese contexto, se hace un análisis pormenorizado de la Declaración de Santiago de 1952 que generó la zona económica exclusiva, evidenciando la importancia de este como primer instrumento multilateral marítimo para la gestión de los intereses marítimos fundamentales de los países que lo tomaron a cargo; esos intereses marítimos tienen que ver con la conservación de la biodiversidad y ecosistemas marinos, el uso sostenible de los recursos vivos y no vivos del suelo y subsuelo marinos. En esa línea de pensamiento se identifican algunas de las áreas marinas protegidas más significativas del Pacífico Oriental. Se arriba a la importancia de la evolución geológica y lo que eso representa con relación a otro interés marítimo vital, como son los minerales, recursos no vivos, y más específicamente las tierras raras que se encuentran en los fondos marinos y en las plataformas continentales, evidenciando el carácter geoestratégico de dichos minerales.

Luego, se pasa a ver cómo en el contexto de los intereses marítimos de los países de la cuenca del Pacífico Sureste podrían estar en la mira de la evolución global por la que el orden mundial está en disputa. Finalmente, se identifican los conceptos de intereses marítimos que Colombia, Ecuador, Perú y Chile, en los que se puede apreciar, tanto sus respectivas posiciones con relación a los recursos marinos, como la trascendencia que tienen las visiones oceanopolíticas, para acabar con las conclusiones correspondientes.

Caracterización de Suramérica, Latinoamérica e Hispanoamérica

Un asunto que parecería trivial a la hora de referirnos a los países de la cuenca sureste del Pacífico es su denominación, sin embargo, para la comprensión holística de las visiones de los pueblos al mar en esta parte del mundo, es importante tener claridad en cuanto a sus respectivas identidades universales, y la geografía inherente a suramericanos y latinoamericanos (Figura 29), este es uno de esos aspectos que se necesita considerar, sobre todo si...

...Latinoamérica o América Latina es un concepto cuyo enfoque es principalmente cultural, aunque con una importante carga política. Se fundamenta en la idea de los lazos que unen a todos los territorios del continente americano cuya cultura e historia está estrechamente relacionada con los países europeos de origen latino. (Gil, 2018)

Figura 29

Suramérica y sus contextos culturales



Nota. Hispanoamérica, Iberoamérica, Sudamérica y Latinoamérica, cuatro conceptos que están profundamente relacionados; sin embargo, representan realidades culturales con diferencias que, sin ser significativas, sí son esenciales a la hora de definir identidades. Reimpresa de El Orden Mundial, por A. Gil, tomada el 27 de febrero de 2023, de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/que-es-latinoamerica/>. 2023, El Orden Mundial en el Siglo XXI.

En el concepto anterior, por ejemplo, deberían incluirse casi sin pensarlo a todos los países de descendencia de Portugal o España, las fusiones culturales producto del descubrimiento de América, además de los procesos de conquista y colonización que tuvieron otros actores como Francia, Países Bajos y Reino Unido, que han incidido sobre el constructo de la identidad nacional de los pueblos que habitan en América. Es más, también se escucha de Hispanoamérica, concepto que deja afuera del contexto antes descrito a todos los demás pueblos que, exclusivamente, no hablen español. Todos estos factores son esenciales considerar, porque las definiciones culturales, así como en la identidad marítima de los pueblos de América, está la caracterización del principal interés marítimo: la conciencia marítima, que en términos cortos podría decirse que es:

...la percepción que tiene cada persona respecto a la importancia que tiene el mar para su existencia, su felicidad, su bienestar, su salud y su vida; y, en ese contexto, entender la percepción de los demás. Mientras más profunda sea su dependencia al mar, mejor entenderá la vida y la necesidad de gestionar sostenible y resilientemente sus espacios marítimos, su biodiversidad, sus ecosistemas y todo cuanto represente su equilibrio vital. (Gómez , 2023)

La conciencia marítima

La conciencia marítima es el motor del sistema de los intereses marítimos nacionales, siendo ella misma uno de ellos. En el momento que una persona siente que el mar le ofrece oportunidades, recursos e ideas para llevar una vida digna, feliz, justa y equilibrada, simplemente estará lista para compartir con su entorno inmediato y luego con los que se van alejando de ese núcleo, pero, en todos los casos, la idea se hace transversal y viaja rápido porque es algo que la gente entiende sin dificultad: el mar da oportunidades, la forma de obtenerlas

es trabajando muy duro, pero esta labor tiene sus recompensas. Claro está que eso se divulga y evalúa conforme los elementos de la composición social en donde se lleva a cabo cualquier iniciativa relacionada con el mar.

La conciencia marítima tiene un punto flaco, que para que se la entienda como un asunto importante, necesario para el desarrollo marítimo y la construcción de la piel del constructo “nación marítima”, sus bases están en el conocimiento y la experiencia (vivencias) cercanas al mar y todos sus procesos, desde los más sencillos hasta los más complejos, porque también todos ellos se derivan de objetivos nacionales, los cuales deben estar explícitamente desarrollados en algún punto del Estado.

Todo ello debe direccionarse para que los gobiernos los entiendan y puedan desarrollar las políticas y estrategias que sean necesarias, lo cual va creando día a día la cultura marítima, a la que se le debe ir agregando elementos propios de la nación marítima; entonces, si es que no existe voluntad, conocimiento y sentimientos hacia el mar, la conciencia marítima decae a un estado de latencia que puede ser peligrosa para la supervivencia y desarrollo de los pueblos.

La geografía del océano Pacífico

Extensión y profundidad

Las relaciones que existen entre Asia y América son más antiguas e importantes de lo que la mayoría de las personas piensa, a pesar de que la geografía en la que los dos continentes se han desenvuelto se caracteriza por grandes distancias entre sus costas y entre los puntos de desarrollo más relevantes (Figura 29); sin embargo, el océano Pacífico define la característica geográfica más sobresaliente, ya que representa el espacio geográfico marítimo más extenso y profundo de la Tierra, con aproximadamente 165 250 000 km², los cuales representan casi el 46% de la superficie acuática terrestre.

Figura 30

La geografía marítima de la Cuenca Asia-Pacífico

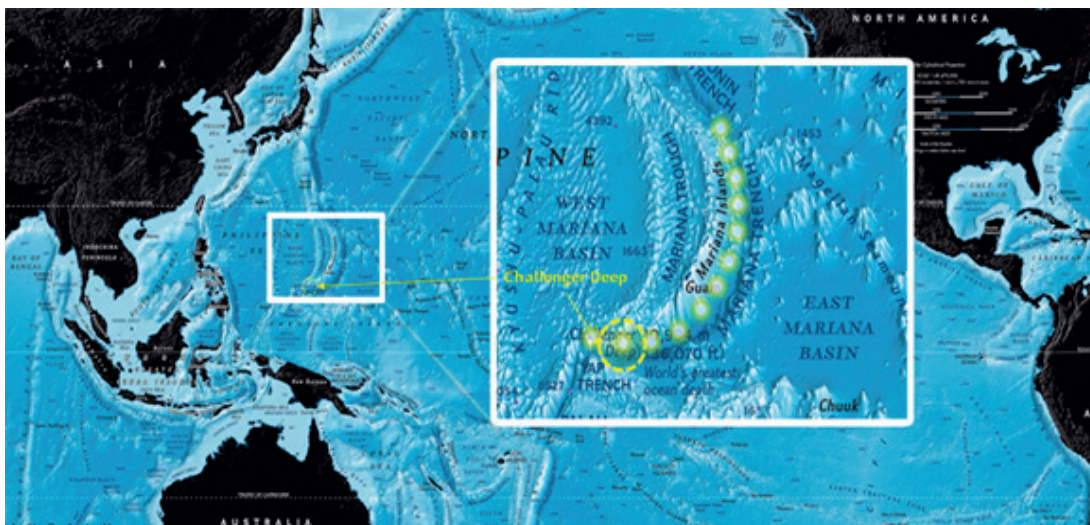


Nota. Asia y América están unidas por el océano Pacífico, cuya cuenca es rica en recursos marinos. Modificado de geoactivismo, n.d, de <https://geoactivismo.org/cuenca-pacifica-2/>. HREV. Human Rights Everywhere.

Por otra parte, el océano Pacífico tiene una profundidad promedio de 4 280 m; sin embargo, el Challenger Deep, en la fosa Mariana²⁹ (Figura 30), caracteriza el punto más profundo de los océanos, con 11 034 m, ubicado al este de Filipinas (UNESCO, 2022).

Figura 31

Fosa Mariana - Challenger Deep



²⁹ La fosa de las Marianas tiene una longitud aproximada de 2 550 km y un ancho de 69 km. La fosa es el resultado geológico de la convergencia de dos placas tectónicas. La Fosa es una zona protegida de los Estados Unidos de América y pertenece al Marianas Trench Marine National Monument, el cual fuera establecida por George W. Bush en 2009 (National Geographic, 2023).

Nota. En la figura está un recuadro ampliatorio de la fosa Mariana, en donde se identifica al Challenger Deep, que es el punto más profundo de los océanos con, aproximadamente, 11 km. De National Geographic, por DeepSea Challenge 3D, 2023, de [http://www.deepseachallenge.com/the-expedition/mariana-trench/#:~:text=Located%20in%20the%20western%20Pacific,69%20kilometers\)%20wide%20on%20average.](http://www.deepseachallenge.com/the-expedition/mariana-trench/#:~:text=Located%20in%20the%20western%20Pacific,69%20kilometers)%20wide%20on%20average.)

Límites del océano Pacífico

Observando la Figura 1, al inicio de este libro, es fácil determinar sus límites, así como también será determinar el número de países que están a su vera y reciben las ventajas y desventajas de su situación geográfica con relación a este océano que sólo tiene su nombre, como ironía de su realidad. Lo que primero se puede observar es que el Pacífico incide sobre las costas de América occidental, Asia oriental y Oceanía; en ese marco marino, son 53 países los que están en su área de influencia. La línea equinoccial ayuda a tener otra forma de delimitar estos extraordinarios espacios marítimos, ya que podemos hablar del Pacífico Norte y del Pacífico Sur; también podemos hablar de los países que se encuentran en la ribera del Pacífico noreste y los que se encuentran en el del Pacífico sureste; en este último podemos encontrar a Ecuador, Perú y Chile, aunque es evidente que Colombia es parte de este subsistema. Definidos estos primeros aspectos, pasamos a identificar sus límites norte y sur, caracterizados por la presencia del océano Ártico y concomitante con él, al mar de Bering; por otra parte, hacia la región más austral se encuentra la Antártida y el mar de Ross; en este recorrido septentrional-austral, es fácil determinar la mayor distancia de ese eje, el que se aproxima a 15 000 km; por otra parte, desde las costas colombianas hasta Indonesia (5° N.) se puede determinar la mayor distancia de su anchura, muy próximos a los 19 800 km (Enciclopedia Humanidades, 2023).

No obstante, la Organización Hidrográfica Internacional (IHO) que es el organismo que regula técnicamente los trabajos hidrográficos en el mundo, a través de su publicación especial, la SP-23, titulada: “Limits of Oceans and Seas”, 3ra. Edición de 1953 —aún vigente— para definir los límites del océano Pacífico, lo ha dividido en el Pacífico Norte y en el Pacífico Sur, los cuales son detallados en el Apéndice 1.

Meteorología, clima y eventos océano-atmosféricos en el océano Pacífico

Los océanos como reguladores del clima

En reiteradas ocasiones se repite la frase de que los “mares y océanos son reguladores del clima”; no obstante, esta realidad no es comprendida del todo o nada por parte del común de las personas, y probablemente, esa sea la razón por la cual la mayoría no le prestan atención al asunto y no hacen los esfuerzos necesarios para mantener la salud de los mares y océanos. En ese contexto, siendo el océano Pacífico el más grande cuerpo de agua del planeta, los procesos de regulación son más amplios y también más complejos, porque además, tienen una extraordinaria variabilidad térmica que va desde el Ártico hasta la Antártida. La visión de las cinco dimensiones del mar es una realidad que es importante considerar siempre que se quiera ver al océano como un cuerpo aislado, porque justamente la cuarta dimensión del mar considera una interacción vital entre el océano y la atmósfera, que son los que, en definitiva, regulan el clima, ya que teniendo tres sistemas vitales como son la energía del sol, el agua y el carbono del planeta, el clima es la consecuencia del balance de los elementos que se han nombrado.

¿Cómo ocurre aquello?, simple, los océanos tienen la extraordinaria capacidad de absorber el espectro electromagnético del sol (radiación solar), ese proceso termodinámico genera calor, el cual es intercambiado entre el océano y la atmósfera, produciendo diferenciales térmicos que caracterizan el ciclo del agua (cada espacio del proceso depende de las características de este), mantiene la circulación oceánica (corrientes marinas) y la atmosférica (los vientos). Es evidente que el planeta, dependiendo de las características específicas de las áreas en donde incide la energía solar, sufrirá calentamientos heterogéneos que “construyen” patrones de clima muy diferenciados, ubicados entre las sequías y las inundaciones y sus puntos de equilibrio correspondientes a la temperatura superficial de los océanos.

Cuando estas condiciones se exageran, es posible que el comportamiento de las condiciones climáticas se adapte a eventos naturales como El Niño y La Niña; siendo el primero de ellos el que mayores consecuencias ha traído, especialmente a los países del Pacífico sureste, sin embargo, sus efectos se hacen sentir en todo el planeta.

El Niño y La Niña

Entonces, el combustible para esta fenomenología es el calor, cuanto más crítico sean los efectos del cambio climático, más evidentes y fuertes serán los efectos negativos sobre las áreas afectadas. ¿Cómo se produce El Niño? Las razones reales aún son motivo de estudio; normalmente se presentan anomalías en la atmósfera que afectan a la circulación normal de los vientos, en esencia a los alisios, aquellos que soplan desde Suramérica hacia el otro lado del Pacífico, llevando las aguas cálidas hasta Australia, pero en su trayecto van “remolcando” las aguas frías que están inmediatamente bajo las capas superficiales, logrando un equilibrio que permite que la vida en el Pacífico, desde todos los niveles, conserven condiciones normales. No obstante, cuando los alisios dejan de soplar hacia oriente, masas de agua caliente se proyectan desde el otro lado del Pacífico, y conforme van avanzando hacia Suramérica, el nivel de humedad genera lluvias continuas y destructivas, como las ocurridas en los periodos de 1982 a 1983, 1972 a 1973, 1997 a 1998, e incluso el último, producido en el 2016, que ha mantenido temperaturas superficiales del mar muy altas, trayendo consigo el blanqueamiento de los corales, lo que pone en un punto crítico a esta especie marina y a toda la biodiversidad que se relaciona con ella.

Los episodios de El Niño son en realidad apenas una mitad —la mitad cálida y húmeda— de un ciclo meteorológico natural llamado Fenómeno de El Niño (FEN) y se conoce también por sus siglas en inglés ENSO (El Niño-Southern Oscillation). Durante un episodio de El Niño, la superficie del océano Pacífico tropical se calienta más de lo habitual, especialmente en el ecuador y a lo largo de las costas de América del Sur y Central. Los océanos cálidos dan lugar a sistemas de baja presión en la atmósfera, lo que a su vez provoca muchas lluvias en las costas occidentales de América. (Borunda, 2023)

La Niña es el evento contrario a El Niño, lo que ocurre es que descienden las temperaturas oceánicas enfriando desde el Pacífico tropical oriental, produciendo, además, sequías y el nivel de humedad de Indonesia, Australia y en los países del Asia sureste.

Los eventos de La Niña tienden a durar más tiempo que los eventos de El Niño. En la actualidad el desarrollo de nuevos ingenios tecnológicos con los cuales es posible obtener nuevos datos y parametrizar el comportamiento de los eventos ENSO³⁰ (2 a 7 años), que como se indicó, inciden sobre el incremen-

³⁰ El Niño-Oscilación del Sur.

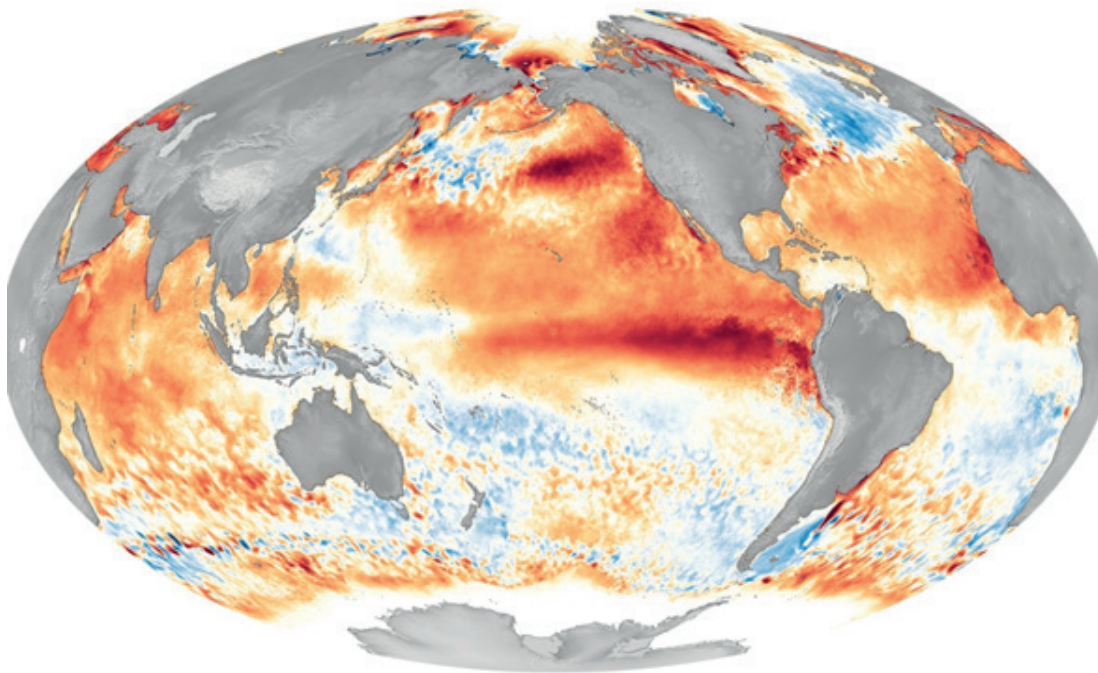
to de la temperatura superficial del océano Pacífico, central y oriental (Figura 32), afectando a los patrones de lluvias y lo que eso significa en la dimensión de inundaciones, especialmente en las áreas en las que existen conglomerados humanos altamente vulnerables por efecto de sus limitados recursos.

Los eventos ENSO afectan al clima de todo el mundo, por esa razón es un desafío más acuciante debido al incremento de la severidad de los efectos del cambio climático, de hecho, un nuevo estudio publicado en *Nature Communications*, los científicos del Laboratorio Oceanográfico y Meteorológico del Atlántico (AOML) de la NOAA³¹ investigan los

...cambios previstos en la evolución estacional de El Niño - Oscilación del Sur (ENSO) en el siglo XXI bajo la influencia del aumento de los gases de efecto invernadero. El estudio revela que se prevé que los impactos climáticos globales sobre la temperatura y las precipitaciones sean más significativos y persistentes, debido a la mayor amplitud y a la mayor persistencia de El Niño en la segunda mitad del siglo XXI (2051-2100). (NOAA, 2022)

Figura 32

El Niño incrementa la temperatura superficial del mar desde el Pacífico Central



Nota. El gráfico muestra la “lengua” de agua superficial caliente que se desplaza desde el centro hacia el este del océano Pacífico, y sus impactos repercuten en todo el mundo, a lo largo del siglo XXI. Reimpreso de NOAA, por el Labo-

³¹ Oficina Nacional de Administración Oceánica y Atmosférica.

ratorio Oceanográfico y Meteorológico del Atlántico del AOML de la NOAA, 2022, tomada el 27 de febrero de 2023, de <https://www.aoml.noaa.gov/es/news/noaa-aoml-scientists-project-future-changes-in-enso-variability/>. Laboratorio Oceanográfico y Meteorológico del Atlántico de la NOAA

Cambio climático

En el océano Pacífico, con más superficie expuesta a la radiación electromagnética emitida por el sol, se calienta en forma heterogénea porque no es una composición homogénea de elementos, al contrario, su riqueza se basa en la diversidad en todos los modos y posiciones geográficas; entonces, se producen procesos de evaporación desigual, especialmente en aquellos lugares en los que se calientan más, como es el caso de los trópicos, esto genera áreas de baja y alta presión, que en su dinámica de desplazamiento se alimentan de calor, provocan tormentas y tifones (en el océano Atlántico se llama huracanes), uno de los datos curiosos es que el agua de las lluvias que se producen en cualquier parte del planeta, se evaporó en los océanos tropicales (Pacífico, Atlántico, Indico).

También, el océano Pacífico es uno de los más grandes acumuladores de CO₂ (dióxido de carbono) y CH₄ (metano), que son los principales gases de efecto invernadero, GEI, lo que está produciendo el calentamiento del Pacífico, así como de los otros; sin embargo su capacidad de tolerancia hacia los incrementos de temperatura afectan ya a las áreas de coral, y contribuyen a la acidificación del agua del mar, y de ahí, la alteración de la biodiversidad que se encuentra en los ecosistemas afectados por el incremento de calor. A muchos científicos incluso les preocupa el potencial riesgo que implican los hidratos de metano que se producen, por ejemplo, en “1000 rezumaderos de metano en la costa noroeste del Pacífico de los Estados Unidos” (Woody, 2019), lo que, junto con otros, incrementarán los efectos del cambio climático a nivel global, con muchos mayores efectos que los que hasta ahora generan las emisiones de CO₂; en ese sentido, los océanos absorben el 50% de dióxido de carbono y metano.

La investigación oceanográfica es una de las obligaciones primarias de los Estados ribereños y más aún de los que se encuentran a la vera de masas de agua tan extraordinariamente grandes, ya que los datos que recolectan se pro-

cesan, se comparten y ayudan a mejorar los modelos matemáticos relacionados con el cambio climático y todos los aspectos de impacto negativo que puedan generar en los ecosistemas y la biodiversidad marina que dependen de ellos, toda vez que la afectación también va hacia los servicios ecosistémicos de los cuales depende la vida misma. Visto de ese modo, es un interés marítimo vital conocer sobre el mar, lo que también representa una visión oceanopolítica clara, pero para ello, es fundamental contar con plataformas de investigación regionales, así como organismos que se encarguen de coordinar los esfuerzos que se llevan a cabo para desarrollar proyectos oceanográficos y encontrar varias de las respuestas relacionadas con los impactos del cambio climático.

La Comisión Permanente del Pacífico Sur, el instrumento técnico multilateral más importante derivado de la Declaración de Santiago de 1952, es la que se encarga de coordinar los esfuerzos de los países de la cuenca del Pacífico Sureste, estamos hablando de Colombia, Ecuador, Perú, Chile y como observador, Panamá; con la realización de cruceros, empleando los buques de investigación hidro-oceanográfica de los países mencionados, recolectando información meteorológica, oceanográfica e hidrográfica, en sus respectivas áreas de investigación, con lo que coadyuva a entender mejor los comportamientos de los ecosistemas y biodiversidad marinos, los posibles impactos por el cambio climático y la caracterización de eventos como El Niño y La Niña, que afectan, no sólo a los países involucrados, sino también a la humanidad.

Clima del océano Pacífico

La temperatura promedio se mantiene en un rango entre 21°C y 27°C. Para el estudio de las variaciones climáticas del océano Pacífico, este se divide en cinco regiones climáticas: Zona de los trópicos, Latitudes medias, Zona de tifones, Zona del monzón y Zona del ecuador. Es interesante observar que el océano Pacífico se encuentra mayoritariamente en las franjas tropicales y subtropicales, caracterizadas en su parte oriental por la presencia de celdas subtropicales semipermanentes de alta presión. En ese sentido, el rol que juegan los vientos alisios es trascendental, sobre todo por su incidencia en la ocurrencia de los eventos ENSO.

Los vientos alisios recogen la humedad del océano, conformando corrientes húmedas cálidas, pero también vienen desde el oeste, vientos fríos. De igual

forma, en el océano Pacífico se forman ciclones tropicales³² o tifones, especialmente en el Pacífico occidental, causando más daños que los propios huracanes del Atlántico (Fava, 2022). Las temperaturas en el fondo del océano Pacífico son muy frías, un poco por encima del punto de congelación, en este estrato se encuentra el 80% del volumen de agua de la Tierra. Las temperaturas en el hemisferio norte son más altas que en el hemisferio sur, porque al norte hay más tierra que agua, consecuentemente, la absorción de calor es mayor.

Regiones fisiográficas del océano Pacífico

El océano Pacífico se divide convencionalmente en tres regiones fisiográficas que describen su configuración e implícitamente inciden sobre las características de algunos de los intereses marítimos de los Estados ribereños, conforme al detalle de la Tabla 6.

Tabla 6

Regiones convencionales fisiográficas del Océano Pacífico

#	Región fisiográfica	características
1.	Región occidental	<p>La región del Pacífico occidental está separada de la oriental por una línea de fosas oceánicas, que se extiende desde la Fosa de las Aleutianas en el norte, a través de las fosas de Kuril y Japón hasta las fosas de Tonga y Kermadec, y termina cerca del noreste de la Isla Norte, Nueva Zelanda.</p> <p>Su estructura es más compleja que la de la región oriental. Las numerosas islas de esta región, incluida la de Japón, son las partes superiores de los sistemas montañosos que se elevan abruptamente desde el fondo del océano profundo.</p>
2.	Región central	<p>La región del Pacífico central se encuentra entre los límites de las regiones oriental y occidental. Esta es la más grande y la más geológicamente estable de las áreas estructurales de la corteza terrestre, y se caracteriza por enormes áreas de bajo relieve, que se encuentran a una profundidad general de unos 4.600 metros.</p>

³² En el océano Atlántico a los tifones se los llama huracanes.

-
3. **Región oriental** La región del Pacífico oriental se extiende hacia el sur desde Alaska hasta Tierra del Fuego. Es relativamente angosto y está asociado con el sistema cordillerano americano de cadenas montañosas, que se elevan abruptamente desde las costas occidentales de América del Norte y América del Sur.
- Las fosas oceánicas más importantes de esta región son la Fosa Mesoamericana en el Norte y la Fosa Perú-Chile en el Pacífico Sur. Aquí prevalece el proceso continuo evolutivo de la provincia volcánica de las Galápagos.
-

Nota. La fisiografía descrita configura resúmenes de lo estas tres regiones definen para estas zonas marítimas del Pacífico. Información tabulada de UNESCO, M. Fava, 2022, tomada el 27 de febrero de 2023, de <https://ocean-literacy.unesco.org/pacific-ocean/#:~:text=As%20most%20part%20of%20the,%2Dpermanent%20high%2Dpressure%20cells>.

Islas, archipiélagos y ZEE's en la cuenca del océano Pacífico

La importancia de las islas del Pacífico

El análisis de los espacios geográficos, terrestres y marítimos, de la cuenca del océano Pacífico, en esta ocasión se situará en todo lo que tiene que ver con lo que se denomina las islas y archipiélagos del Pacífico, en las que no se incluyen a las islas y archipiélagos de Asia Oriental o del Extremo Oriente; en ese sentido, visualizaremos los aspectos significativos, a veces comparativos, con algunos ejemplos de islas y archipiélagos del Asia Oriental. En esta parte de la investigación se ha tomado la licencia de incluir a las islas de la América Oriental, tomando como referencia al centro del océano Pacífico, sobre todo porque la caracterización de los intereses marítimos corresponde, por ahora, a los de los países de la cuenca del Pacífico Oriental, tomando como referencia geográfica al centro del océano, como ya se indicó.

El párrafo anterior es una introducción obligatoria a esta parte del análisis, porque posiblemente pocas veces se ha hecho una inclusión obligatoria de la influencia de las islas del Pacífico en el contexto ya señalado, sobre la cuenca del Pacífico noreste y sureste, toda vez que en la actualidad, con los recién-

tes y reveladores hallazgos, arrojan resultados que nos indican que parte de nuestros orígenes devienen de esas islas, de esos exploradores que, de alguna manera y tiempo específicos, llegaron a nuestras costas. Igualmente, se percibe que hubo un intercambio cultural que compartía una visión similar a nuestros primeros habitantes, porque tenía al gran gigante del Pacífico a su vera y que esa influencia fue, es y será la más grande que podamos recibir de un espacio geográfico marítimo como aquel.

La migración polinesia

En medio de esta perspectiva primigenia oceánica, las islas del océano Pacífico juegan un rol trascendente, porque se reivindica la figura y tecnología marítima del pueblo polinesio, de sus ancestros, los lapitas y de todos los pueblos que su simiente generaron, primero, en el Triángulo Polinesio con sus casi treinta millones de kilómetros cuadrados, en donde un conjunto de islas y archipiélagos sustentaron los pasos previos a su proyección a América del Sur, e inclusive su llega a la Antártida.

Ese salto estuvo acompañado de una poderosa visión oceanopolítica, por así decirlo, extrapolando a los actuales tiempos y en la consideración de que las decisiones para su extraordinario desplazamiento, sólo pudo producirse por razones de supervivencia, desarrollo o proyección de su influencia en el entorno dinámico en el que vivieron. Esa visión oceanopolítica se fundamentó por casi los mismos intereses marítimos que hoy constituyen las visiones de la mayoría de los Estados de la cuenca sureste del Pacífico.

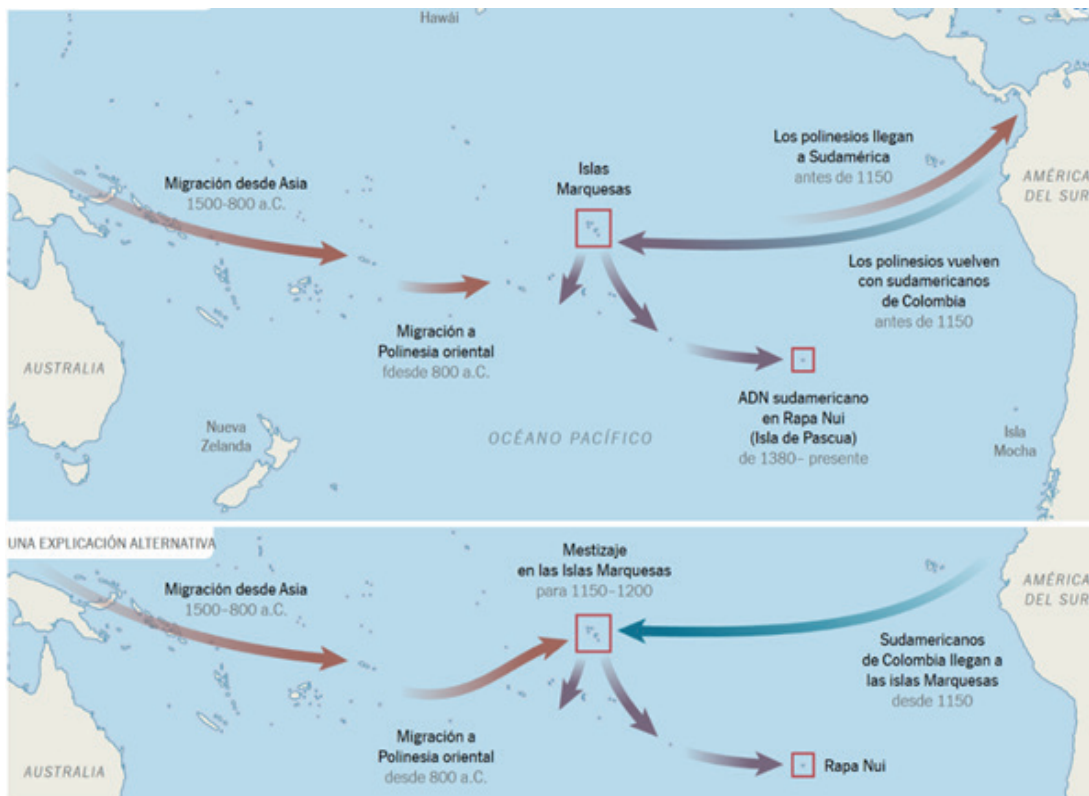
Las islas del Pacífico caracterizan al continente insular Oceanía y fueron, muy probablemente también, dos factores significativos para el progreso de los pueblos polinesios y nativos sudamericanos; el primero, las islas constituyeron un camino sobre el océano para lo que se podría denominar uno de los mayores y más significativos procesos migratorios de la historia de la humanidad: la migración polinesia hacia las costas de la cuenca sureste del Pacífico; y la segunda, las islas constituyeron ciclos fundamentales en la curva de aprendizaje de esos pueblos, es su condición de dominadores del océano, ya que desde la probable salida de los lapitas de las tierras de lo que hoy es Taiwán, hasta la ocupación y conquista de las islas del Pacífico por parte de sus descendientes, los polinesios, y finalmente, su probable contacto con los nativos sudamericanos, quienes posiblemente fueron los pueblos ancestrales costeros

de lo que hoy son Colombia y Ecuador, conforme se ha podido comprobar por los estudios de ADN que se han realizado al respecto, evento trascendente que se ubica en el 1200 d.C (Handwerk, 2020).

Para ese espacio de la historia de la humanidad, los polinesios ya eran consumados navegantes y sus capacidades de dominar el mar con sus embarcaciones son legendarias, lo que les ha hecho pensar a muchos investigadores que es muy probable que hayan llegado a las costas de lo que hoy son Colombia y Ecuador, encontrándose con nativos ancestrales, también navegantes, con los cuales se pudieron haber relacionado y luego regresado con ellos hasta un punto en el océano que podrían ser las islas Marquesas (Figura 33); o también, que hayan sido los pueblos nativos suramericanos quienes hayan hecho el viaje hasta las Marquesas, con el empleo de los vientos y corrientes oceánicas, tal como lo hizo en 1947 el explorador Thor Heyerdahl quien demostró que “era posible viajar por el Pacífico a la deriva con vientos y corrientes en una balsa cuando su famoso Kon-Tiki viajó más de 4.300 millas desde América del Sur hasta el atolón Raroia” (Handwerk, 2020).

Figura 33

Las Islas Marquesas, punto de encuentro entre nativos polinesios y suramericanos



By Jonathan Corum | Source: Nature

Nota. Las explicaciones de cómo los pueblos ancestrales navegantes polinesios y suramericanos tuvieron un probable punto de encuentro en las islas Marquesas se sustentan en pruebas de ADN. Reimpreso de New York Times, por C. Zimmer, 2020, tomado el 25 de febrero de 2023 de <https://www.nytimes.com/es/2020/07/10/espanol/ciencia-y-tecnologia/polinesios-estudio-genetico.html#:~:text=Un%20estudio%20gen%C3%A9tico%20sugiere%20que%20los%20sudamericanos%20de,en%20Rapa%20Nui%20y%20las%20islas%20polinesias%20cercanas>.

Cabe indicar que en las islas aledañas a al atolón Raroia, los estudios han demostrado coincidencia genética importante que demuestra que hubo contacto entre polinesios y nativos suramericanos; en ese sentido, el uso generalizado de la batata dulce, un tubérculo propio de América, entre los polinesios, además de algunos aspectos de los lenguajes de los pueblos polinesios y suramericanos, respaldan la alta probabilidad de contacto entre ellos. Aunque algunos científicos no les dan el suficiente crédito a las habilidades de navegación de los pueblos ancestrales de nuestras costas, es importante recordar a los manteños y su histórico encuentro con Bartolomé Ruiz en 1526, cuando este y su tripulación quedaron admirados de la embarcación que habían aprehendido, pues era una balsa manteño de carga, la que medía hasta 20 varas = 16.72 m.

...una jangada cuadrilonga compuesta de un número impar de 5, 7 ó 9 palos gruesos, redondos de madera de balsa cruzados por arriba a trechos con otros de madera de lampa y mangles amarrados todos con bejuocos; el largo de cada balsa es de 15 o 20 varas con 2 ½ a 3 pies. (BCE, 2021)

La isla de Pascua o Rapa Nui

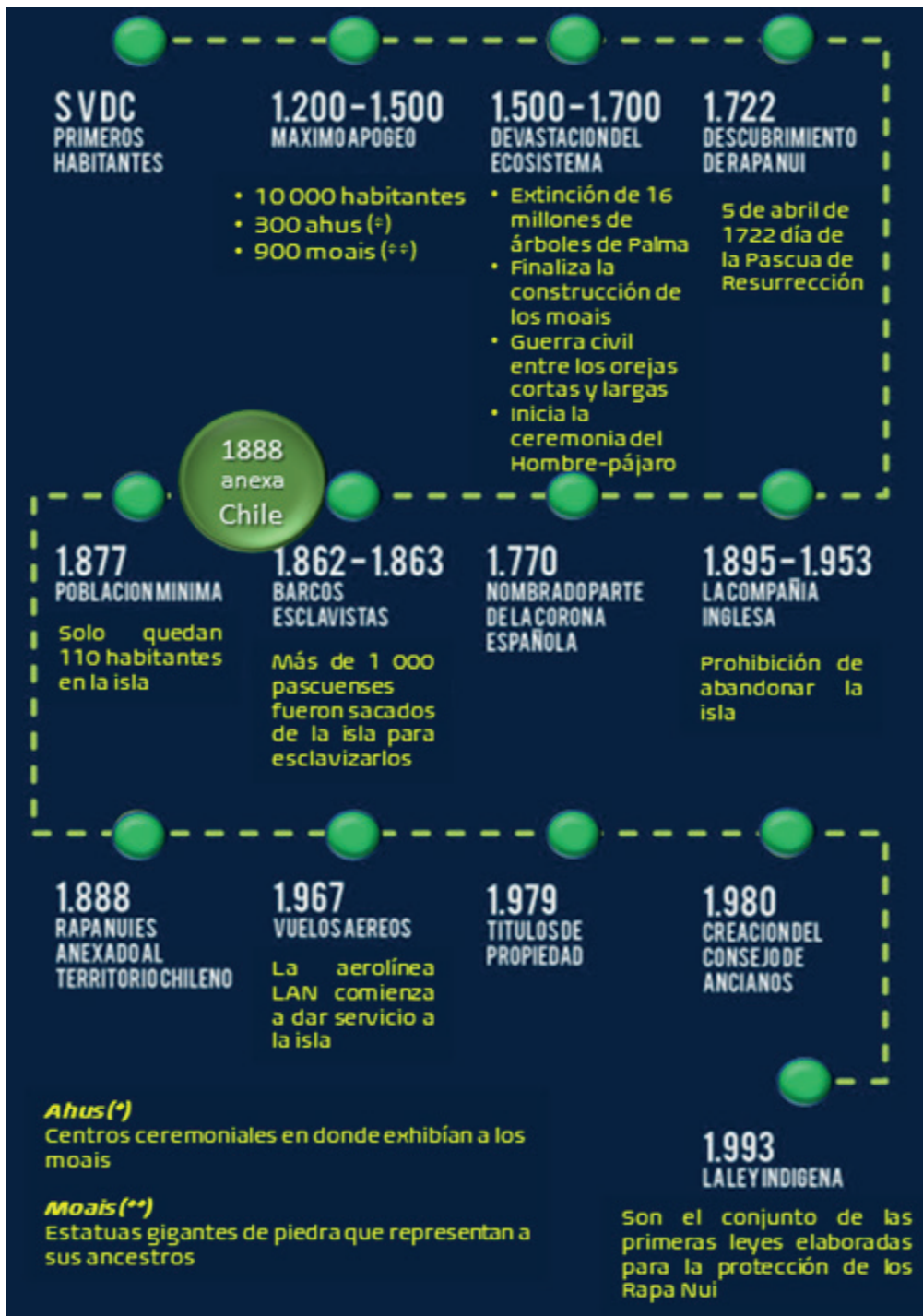
La isla de Pascua o Rapa Nui (ombligo del mundo³³) fue un punto de avanzada de los pueblos polinesios en donde se desarrolló un pueblo descendiente que años más tarde aportó a la riqueza cultural chilena, trayendo consigo elementos culturas fundamentales; por otra parte, tanto la isla de Pascua, como sus moais, en 1985 fueron declarados por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad; sin embargo, la historia de la isla no ha sido pacífica y ha sido impactada por situaciones complejas y violentas (Figura 34). Por su riqueza biodiversa y ecosistémica ha sido reconocida y es una atracción turística extraordinaria³⁴, más aún en la actualidad con su estatus de Área Marina y Costera Protegida de Múltiples Usos de Rapa Nui, AMCP-MU.

³³ En la percepción polinesia de que Rapa Nui fue un centro espiritual de su religión.

³⁴ Hasta el año 2017 la isla de Pascua recibió, aproximadamente, 227 000 turistas, considerando que es una isla de más o menos 7 700 habitantes y una extensión de 164 km² (Ontiveros, 2018); la situación económica en la isla se complicó con la llegada de la pandemia de la COVID-19 y en 2022 la problemática llegó a un punto crítico grave, ya que sus habitantes dependen de este rubro (Torres, 2022).

Figura 34

Esquema de los hitos relevantes de la historia de Rapa Nui



Nota. La historia de la isla de Pascua, Rapa Nui, ha tenido momentos críticos y cambios drásticos que marcaron su presente. Modificada de El Orden Mundial, por V. Ontiveros, tomada el 25 de febrero de 2023, de <https://elordenmundial.com/rapa-nui-isla-de-pascua-colonia/>. 2023, El Orden Mundial en el Siglo XXI. Creative Commons BY-NC-ND

Su posición geográfica marítima guarda un interés estratégico semejante al de las islas Galápagos; que en el caso de Rapa Nui, llamó a la atención de los Estados Unidos cuando en circunstancias críticas de la Guerra Fría el gobierno chileno firmó un convenio entre las Fuerzas Armadas chilenas y la NASA, para utilizar a las islas como puente aéreo y militar; por la misma razón de su posición estratégica, en un momento previo a la II Guerra Mundial, en 1937, habría habido la intención de vendérsela a la Alemania Nazi, por la carencia de recursos para comprar dos cruceros (Montes, 2018); y antes de todos esos eventos, cuando en 1888 fue incorporada a Chile, luego de su actuación exitosa en la Guerra del Pacífico (1879-1886), impulsado por la visión oceanopolítica del marino chileno Policarpo Toro Hurtado (Jakubowska-Vorbrich, 2017), quien identificó claramente la importancia de la isla por su posición geográfica estratégica y lo que aquello representa para Chile desde el punto de vista de la defensa y su desarrollo posterior.

Las islas del Pacífico, los archipiélagos de Spradly y Paracel y la CONVEMAR

En la vastedad del océano Pacífico se encuentran varios archipiélagos e islas que representan no sólo una riqueza social, cultural y humana, sino también, histórica, porque varias de esas islas sirvieron para que los lapitas y luego los polinesios se lanzaran a la conquista del océano Pacífico, con el primer acto oceanopolítico llevado a cabo por el homo sapiens: navegar. En la Tabla 9 es posible identificar algunas de las islas que caracterizan espacios marítimos que de acuerdo a la CONVEMAR pueden generar derechos de soberanía para los Estados ribereños que las poseen; como son los casos de las islas Galápagos, para Ecuador; isla del Coco para Costa Rica; la isla Coiba para Panamá; o las islas Gorgona y Malpelo para Colombia; las cuales es posible definir dichos espacios marítimos para los Estados ribereños que las poseen; aunque hay ejemplos de transformaciones artificiales en atolones y rocas en el océano, con el fin de obtener espacios marítimos de conformidad con la Convención, a pesar de que incluso están en litigio con los países colindantes, tal es el caso de las islas Spradly y Paracel, en el Mar Meridional de la China, parte de las cuales han sufrido la transformación indicada.

En ese sentido, cuando ha ocurrido las transformaciones indicadas, se infiere que son islas artificiales; por lo tanto, es importante recordar que en la PARTE VIII de la CONVEMAR, inherente al “RÉGIMEN DE LAS ISLAS”, artículo 121, señala que:

1. Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.
2. Salvo lo dispuesto en el párrafo 3, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres.
3. Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental.

En ese contexto, una vez que se tiene claro lo que una isla natural tiene con relación a los espacios marítimos jurisdiccionales, también es necesario acudir a lo que la CONVENCIÓN se refiere en su Artículo 60: “Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva”, numeral 8, indica que las islas artificiales: “instalaciones y estructuras no poseen la condición jurídica de islas. No tienen mar territorial propio y su presencia no afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental”. Sin dejar de lado de que, en el Artículo 87 de la Convención, que hace relación a la “Libertad de la alta mar”, en el literal d) se evidencia la libertad de cualquier Estado de “construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, con sujeción a las disposiciones de la Parte VI”, no obstante, conforme ya se indicó, dichas islas no tienen derecho a caracterizar mar territorial, ZEE, etc. En conclusión, China tiene derecho a construir islas artificiales en sus espacios marítimos jurisdiccionales y también en la alta mar; no obstante, dichas islas no pueden tener mar territorial, ni ZEE, ni plataforma continental.

Desde ese marco legal, China no podía transformar rocas o atolones de coral en islas artificiales asumiendo que no lo son, pese a la enorme transformación que han sufrido algunas islas de los archipiélagos de las Spratly y Paracels, para tener los espacios marítimos jurisdiccionales; sumado a ello, el hecho de que varias de esas islas están en disputa. Las islas que configuran el archipiélago de las Galápagos, en cambio, tienen una extraordinaria biodiversidad, hasta algunas muy pequeñas como Darwin y Wolf, que las califican a poseer dichos espacios marítimos, al igual que Coiba, Malpelo, Gorgona y Coco. Vistos estos ejemplos y observando las innumerables islas que existen en la cuenca del Pacífico, podemos observar cómo la definición de los espacios marítimos, de acuerdo con la CONVEMAR, que aplica a esas islas, también definen importantes procesos de gestión vital, a la luz de los intereses marítimos que los

caracterizan, de ahí la necesidad de tener claridad en lo que un interés marítimo representa, desde la perspectiva de un interés nacional vital.

En medio de todo ello, es importante entender los alcances de lo que, en la actualidad, representa la alta mar global y con especial énfasis con relación al mayor océano del planeta, por lo tanto, partimos de que las:

...áreas fuera de la jurisdicción nacional” se utiliza para describir tanto los fondos marinos fuera de los límites de la jurisdicción de las naciones como la columna de agua que se encuentra sobre ellos luego de las 200 millas náuticas de la costa. Esta zona oceánica se denomina comúnmente “alta mar” y abarca casi el 50% de la superficie de la Tierra. (UNESCO, 2020).

En ese contexto, las islas y los archipiélagos que configuran la “tierra firme” en ese vasto océano, es innumera y está sujeta a varias gestiones de países soberanos que las han hecho parte de sus territorios marítimos y que representan responsabilidades sustanciales en cuanto a la protección y defensa de la soberanía nacional y de la integridad de dichos territorios, en apego al derecho internacional, pero, sobre todo, a los marcos legales nacionales respectivos. El detalle de las islas y archipiélagos que se encuentran en la cuenca del océano Pacífico se detallan en el Apéndice 2.

La Zona Económica Exclusiva

Es un espacio marítimo jurisdiccional que obedece a varios procesos evolutivos del Derecho del Mar, en los que el uso de los recursos vivos y no vivos, por el gran valor que tienen, paulatinamente están siendo considerados elementos estratégicos de los Estados ribereños y, en determinados casos, incluso, objetivos oceanopolíticos vitales, los cuales generarán crisis e incluso guerras. Desde esa perspectiva hay que tomar en cuenta que los recursos marinos representan intereses marítimos vitales y, toda vez que aquellos se encuentran en espacios marítimos jurisdiccionales, su exploración y explotación será factible, fuera de ese límite, las restricciones vendrán del lado de los convenios que se tengan con otros Estados ribereños, de ahí que las zonas económicas exclusivas definen características fundamentales para dichos Estados y dejan también claras las cosas respecto a su uso.

En la CONVEMAR, en la PARTE V: “ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA”; en el Artículo 55: “Régimen jurídico específico de la zona económica exclusiva”, señala que:

La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.

Ahora bien, estos espacios marítimos jurisdiccionales más allá de un mar territorial de 12 mn³⁵, imponen la necesidad de contar con los medios necesarios para controlar dichos espacios y defender y proteger dichos intereses marítimos. Hay un aspecto muy interesante en medio de esta responsabilidad estatal, las características geológicas y oceanográficas marcan el nivel del esfuerzo estatal en aras de dicho control del mar, el cual, cuanta más presión tenga de otros postulantes a obtener los recursos de cualquier forma, más avanzados deben ser los medios disponibles para mantener el control sobre ellos.

La Declaración de Santiago de 1952

El origen primigenio de la ZEE fue desarrollado inicialmente por tres países suramericanos: Ecuador, Perú y Chile, quienes elaboraron y acordaron el 18 de septiembre de 1952 la Declaración sobre Zona Marítima, más comúnmente denominada como la “Declaración de Santiago de 1952”, la cual representó una línea base fundamental para el derecho del mar, en una etapa en la que, como hoy, evolucionaba conceptualmente en muchos aspectos. La Declaración es muy completa en muchos sentidos, sobre todo porque establece una relación fundamental entre las obligaciones del Estado, los del gobierno y las que esperaría de la nación, en la gestión que se realice en el mar. El documento es pionero en varios aspectos, aun cuando, en 1945 Harry Truman, en ese entonces presidente de los Estados Unidos de América, mediante las declaraciones 2667 y 2668, se refirió a los derechos de su país para la exploración y explotación sostenible de los recursos pesqueros y los que se definan en la plataforma continental.

Por otra parte, Chile y Perú, individualmente en 1947 ya habían declarado su visión con relación a una jurisdicción marítima de 200 mn para el uso de los recursos marinos por parte de sus respectivos pueblos; así mismo, en esa mis-

³⁵ Millas náuticas, equivalentes a 1 852 m.

ma tónica, Costa Rica lo hizo en 1948, y un poco más tarde lo haría El Salvador en 1950; sin embargo, es necesario recalcar que la Declaración de Santiago de 1952 se sustentó en la primera visión multilateralista (Vargas, 1973) de definir espacios marítimos de gestión vital, con el fin de proteger y defender, si fuera el caso, los recursos vivos y no vivos que estuvieran dentro de 200 mn; lo que es fácil colegir del análisis que se realiza en el Apéndice 3.

El instrumento fue ratificado por Ecuador, mediante el Decreto Ejecutivo Nro. 275, de 7 de febrero de 1955 y promulgado mediante el Registro Oficial Nro. 1 209 de 1956; por Perú, mediante la Resolución Legislativa Nro. 12 305 de 6 de mayo de 1955, con el mandato de ejecución del Decreto Supremo de 10 de mayo de 1955, publicado en el Registro Oficial, “El Peruano”, de 12 de mayo de 1955; por Chile, mediante el Decreto Supremo Nro. 432, de 23 de septiembre de 1954 y promulgado en el Diario Oficial de 22 de noviembre de 1954. Además, Colombia depositó su instrumento de adhesión el 16 de abril de 1980, en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador, Ley 7a., artículo 4, de 4 de febrero de 1980. Finalmente, la Declaración de Santiago fue registrada en la Secretaría de las Naciones Unidas el 12 de mayo de 1976; con el Certificado de Registro Nro. 21 404, de 1 de mayo de 1979, como Convenio Nro. 14 758.

Consecuentemente, la Declaración de Santiago de 1952 definió una líneas base para los intereses marítimos, de tres Estados ribereños, relacionados con los recursos vivos, no vivos, la conservación de los ecosistemas y biodiversidad marina y el ordenamiento espacial oceánico y marino-costero, caracterizando responsabilidades dentro de lo que representa la jurisdicción (200 mn) y la aplicación de la soberanía estatal, específicamente, sobre los recursos vivos y no vivos en el área de aplicación de la jurisdicción y de esa soberanía específica sobre esos recursos, lo que hoy se denomina los “derechos de soberanía” y en un espacio definido de gestión vital que en su tiempo fue definido como “mar patrimonial” (López, 1981). La aplicación de los principios del mar patrimonial, como primer instrumento multilateral con definiciones de gestión marítima allanó el espacio de discusión y fue el punto primigenio sobre el cual:

...the future of the concept of an exclusive economic zone was decided. The subsequent redubbing of the patrimonial sea as “the exclusive economic zone” in 1972 by the Kenyan delegation to the Asian African Legislative Consultative Committee simply aided acceptance of the concept in the negotiations of the Law of the Sea Convention (LOS Convention). International acceptance of the concept of a coastal State’s exclusive right to an all-encompassing coastal resource

zone is hardly surprising since the concept provides something for nothing to virtually every State in the world. (Bailey III, 1985)

La traducción libre es:

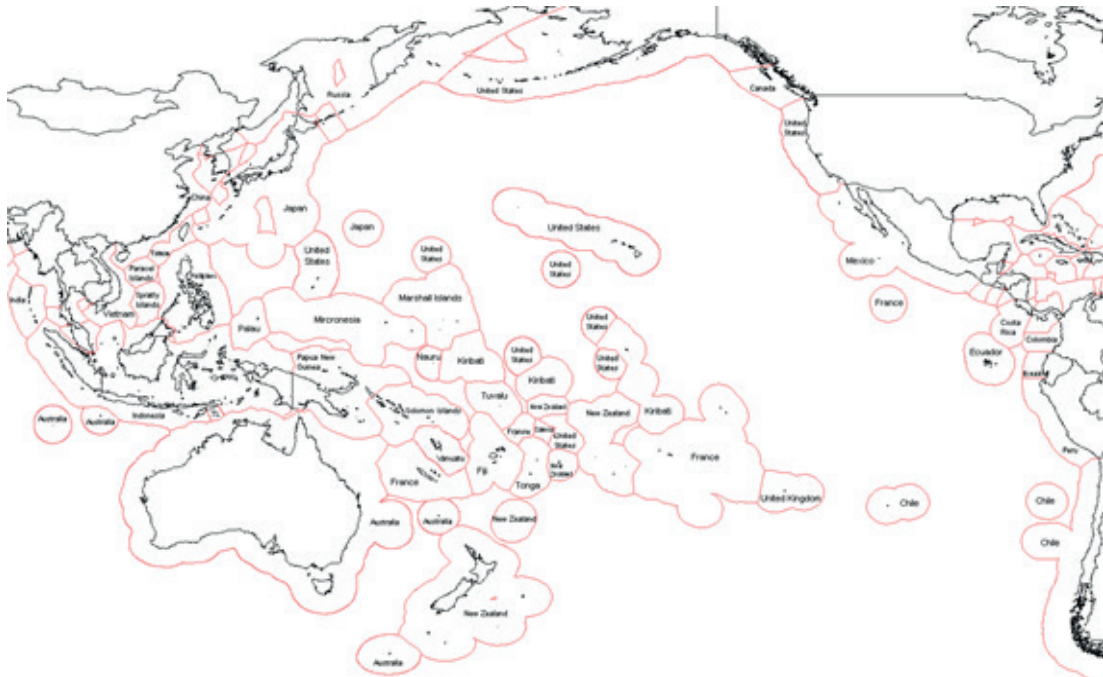
...se decidió el futuro del concepto de zona económica exclusiva. La posterior reducción del nombre del mar patrimonial como “la zona económica exclusiva” en 1972 por parte de la delegación de Kenia ante el Comité Consultivo Legislativo Africano Asiático simplemente ayudó a la aceptación del concepto en las negociaciones de la Convención sobre el Derecho del Mar (Convención LOS). La aceptación internacional del concepto del derecho exclusivo de un Estado ribereño a una zona de recursos costeros que lo abarque todo no sorprende, ya que el concepto proporciona algo a cambio de nada a prácticamente todos los Estados del mundo.

Entonces, la ZEE es una extensión sobre el océano, que se extiende más allá del límite del mar territorial, hasta una distancia que no exceda, en ninguna circunstancia, 200 mn desde las líneas base del Estado ribereño (Figura 35), en donde este ejerce jurisdicción y derechos de soberanía sobre los recursos vivos y no vivos. En resumen, en la ZEE el Estado ribereño puede ejercer:

- Derechos soberanos con el fin de explorar, explotar, conservar y administrar los recursos naturales del fondo, subsuelo y aguas del mar.
- Jurisdicción prevista en el derecho internacional con respecto al establecimiento y uso de islas artificiales, instalaciones y estructuras; investigación científica marina; y la protección y preservación del medio ambiente marino.
- Los demás derechos y deberes previstos en el derecho internacional. (NOAA, 2023)

Figura 35

El régimen de islas plenas y sus respectivas ZEE's de acuerdo con la CONVEMAR



Nota. Es fácil observar cómo una isla plena, de propiedad de cualquier Estado ribereño, le concede la definición de espacios marítimos de acuerdo con la CONVEMAR, tales como aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental (inclusive la potencial extensión de conformidad con el Artículo 76 de la Convención). Estos espacios marítimos jurisdiccionales les permiten mayor alcance para obtener recursos vivos y no vivos a los países que sean propietarios de esas islas, como se puede ver con las islas Spratly y Paracels; las islas Galápagos, la isla de Pascua, etc. Reproducida de Wikimedia Commons; de Alinor, 17 de agosto de 2009, de [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Oceania_Political_Map_\(EEZ_based\).png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Oceania_Political_Map_(EEZ_based).png).

Áreas marinas protegidas

Situación de la pesca INDR y la AMP³⁶

Es evidente que como se están dando las situaciones con relación a la urgente provisión de recursos vivos a una población global que crece, y que al mismo tiempo hay los suficientes argumentos para hacer conciencia con relación a evitar la depredación de los recursos vivos, ya que su explotación, en realidad, viene por dos caminos: el primero es por la vía de la sobreexplotación de los

³⁶ Área Marina Protegida

recursos vivos en los espacios marítimos no jurisdiccionales, en donde hasta cierto punto es un tema “legal”, ya que los organismos que se configuran para lograr que la pesca no sea un acto irresponsable, son las organizaciones regionales de ordenamiento pesquero (OROP) que tienen la obligación de hacerlo por efecto de sus convenios constitutivos.

Sin embargo, es evidente que no existe el control suficiente para evitar el crecimiento de las flotas “oscuras” de larga distancia de la China (3 600 buques) cuyo objetivo es alcanzar las mayores cuotas de pesca posible, a la que también se suman otras que, aunque en menor escala y dimensión, hacen exactamente lo mismo, produciendo que, en algunos casos cada vez más frecuentes, las OROP se enfrenten a la problemática de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) con muchas dificultades, hasta el punto que ha sido necesario la aparición de ONG’s, como la Global Fishing Watch (GFW), que ha desarrollado capacidades tecnológicas para identificar las actividades ilícitas de pesca y que se alíen a los gobiernos de los Estados ribereños para identificar y minimizar la obtención ilegal de especies altamente migratorias y transzonales, lo cual ya ha llegado al punto de que ellas mismas producen sobrepesca y alientan a la INDNR.

El océano Pacífico es un área prolífica en recursos naturales, vivos y no vivos, hemos visto breves aspectos con relación a los efectos que la actividad de la pesca está ocasionando en mares tan vastos que afectan a los intereses marítimos de los Estados ribereños, los cuales, sea porque realmente tienen una consciencia real del daño que pueden ocasionar, o porque sus actividades pesqueras sí tienen una lógica de ordenamiento pesquero responsable, o porque realmente no hay intención de soslayar todo el derecho internacional marítimo afín, hacen el esfuerzo por preservar espacios marítimos no jurisdiccionales, como la alta mar y los fondos marinos, protegiendo espacios marítimos jurisdiccionales de gran importancia para los ecosistemas y la biodiversidad marinas, ya que tienen muy claro que no se trata de áreas aisladas que no deben importarles, sino que, al contrario, todo lo bueno o malo que se haga en esas áreas, repercute, afecta e incide directamente sobre la gestión que pueda hacer de sus intereses marítimos en esos espacios marítimos.

Esa es la razón por la que, desde hace algún tiempo, surgen las propuestas para la creación de AMP en los espacios marítimos jurisdiccionales, en donde el gobierno que las ha propuesto y ha definido adecuadamente para limitar o evitar las actividades humanas, incluso dando énfasis y observando importan-

tes convenios internacionales como la Convención del Patrimonio Mundial de 1972 (Figura 36), y además, visualizando justamente que:

Las AMP han sido establecidas porque el océano y los seres que viven en él se enfrentan a muchos peligros. Entre las amenazas que afronta el océano se incluyen la sobrepesca, la basura, la contaminación del agua y el cambio climático global. Estas amenazas han provocado un declive considerable en la población de peces, mamíferos marinos y otras criaturas. Las áreas marinas protegidas también se conocen como parques marinos, zonas de conservación marina, reservas marinas, santuarios marinos o zonas de veda. Se han creado más de 5,000 AMP en todo el mundo. Entre todas, apenas cubren un 0.8 por ciento del océano. (National Geographic, 2023)

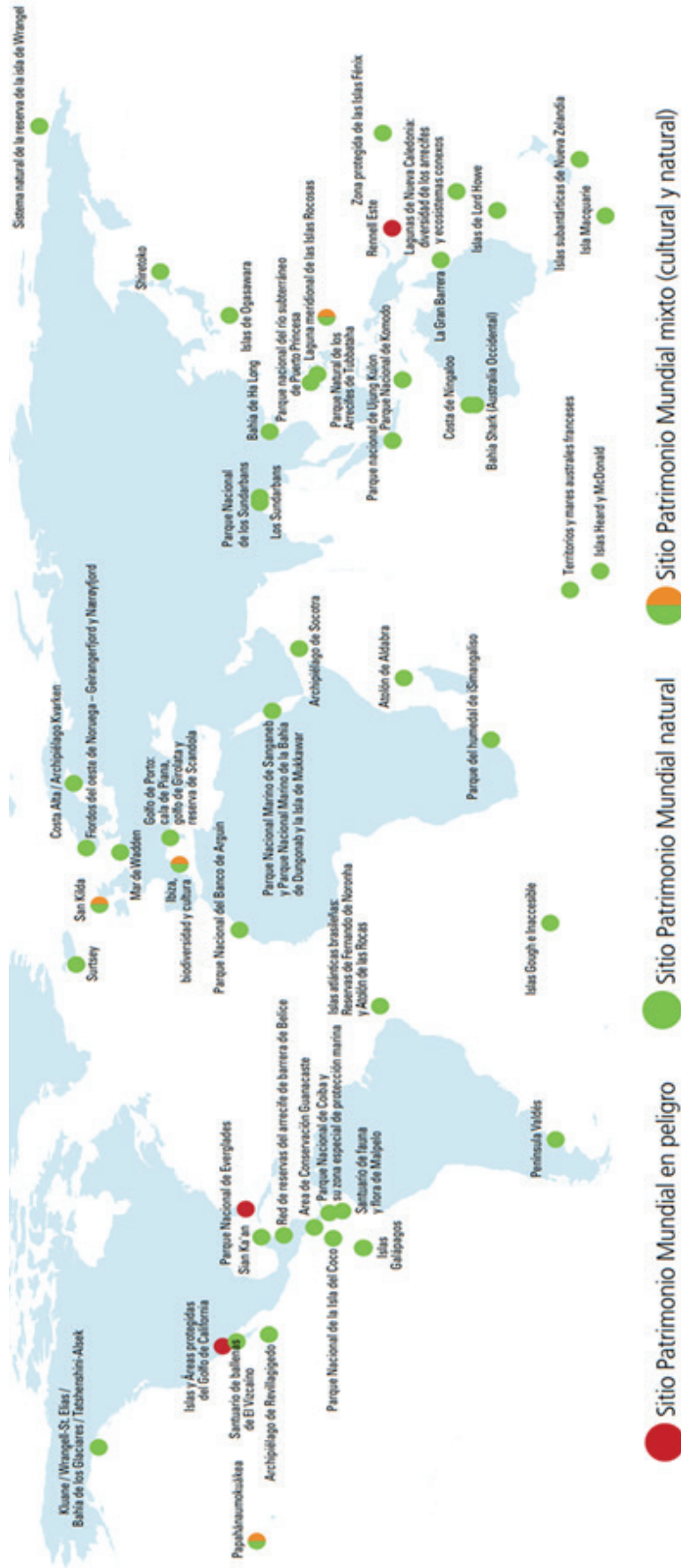
El CMAR y la ampliación de la reserva marina de las islas Galápagos

Las consideraciones que los actuales gobiernos argumentan en el momento de definir una AMP tienen sustentos que se relacionan con la conservación de los ecosistemas y de la biodiversidad marinos, en virtud de lo que representan como servicios ecosistémicos, consecuentemente, desde el punto de vista de los intereses marítimos, este es uno vital, ya que de ello depende el bienestar y la vida de los pueblos a la vera del Pacífico, desde una visión presente hasta una visión prospectiva sustancial a 15 años, por lo menos, ya que quienes van a recibir ese impacto son las generaciones inmediatamente venideras. Los países ribereños del Pacífico Tropical, Costa Rica, Panamá, Colombia y Ecuador, atendiendo a esa necesidad vital, han formulado una importante iniciativa que la están llevando a cabo, denominada “Corredor Marino del Pacífico Este Tropical”, CMAR, que involucra a las áreas protegidas que se encuentran en las respectivas zonas económicas exclusivas y bajo las consideraciones del Patrimonio Natural de la Humanidad, Santuario y parques nacionales de las islas Galápagos, del Coco, Coiba, Malpelo y Gorgona (Figura 37). El CMAR tiene una extensión aproximada de dos millones de kilómetros cuadrados en el Pacífico Este Tropical (PET), del Pacífico Oriental Tropical (POT), que va desde Costa Rica hasta Ecuador, involucrando importantes espacios de gestión ambiental marino en Panamá y Colombia, toda vez que el Corredor se encuentra en:

...la zona climática ecuatorial y cuenta con los mayores índices de endemismo del mundo y características oceanográficas complejas dadas por: la convergencia de múltiples corrientes marinas. También se caracteriza por una extraordinaria productividad marina, la provisión de múltiples servicios ecosistémicos, y la distribución de especies marinas únicas, aproximadamente 160 especies entre endémicas y migratorias, muchas de ellas amenazadas o en peligro de extinción. (cemarpacífico, 2022)

Figura 36

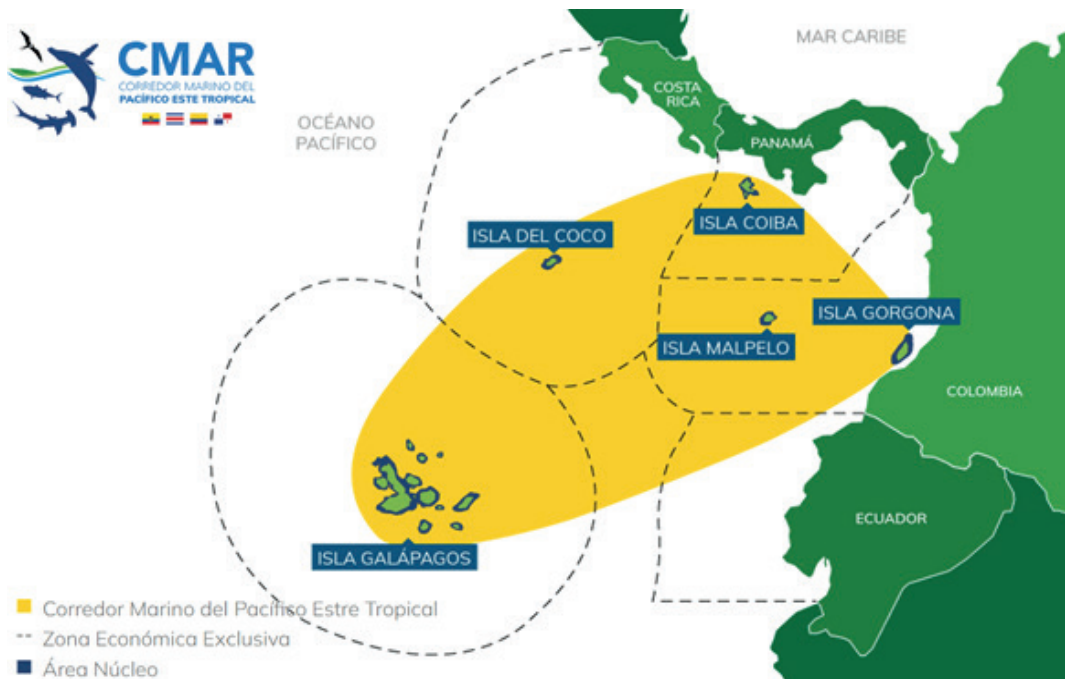
Las AMP establecidas de acuerdo con la Convención del Patrimonio Mundial de 1972



Nota. La Convención del Patrimonio Mundial de 1972 sólo aplica a los espacios marítimos jurisdiccionales. Reimpresión de El patrimonio mundial de alta mar: una idea que se abre camino (pág. 15), por UNESCO, 2020.

Figura 37

El corredor marino del Pacífico Este Tropical - CMAR



Nota. El Parque Nacional de Coiba es PNH desde 2005; El Parque Nacional Isla del Coco, PNIC, es PNH desde 1997; Las islas Galápagos y la Reserva Marina de Galápagos son PNH desde 1978 y 2001, respectivamente; El Santuario de Fauna y Flora de Isla Malpelo es PNH desde 2006; y en la isla Gorgona está el Parque Nacional Natural Gorgona, que es uno de los más importantes de la Región. Todas estas islas y lo que representan son espacios geográficos vitales excepcionales y representan altísimos intereses marítimos vitales para sus países y para el mundo. Modificado de Corredor Marino del Pacífico Este Tropical, sin fecha, obtenida el 25 de febrero de 2023, de <https://cmarpacifico.org/>

El 14 de enero de 2022, Ecuador, como una medida adicional para contrarrestar la problemática de la pesca INDNR, la sobrepesca en la alta mar; la protección de los ecosistemas y biodiversidad marina implícitas en el CMAR y en la ZEE de las islas Galápagos, y además, siendo consecuente con la visión de la transición ecológica como una política transversal³⁷, amplió la Reserva Marina de Galápagos en 60 000 km², extensión protegida que se suma a las ya existentes 138 000 km², en los espacios marítimos próximos a las islas Galápagos (Figura 38). La ampliación se operativizará considerando que:

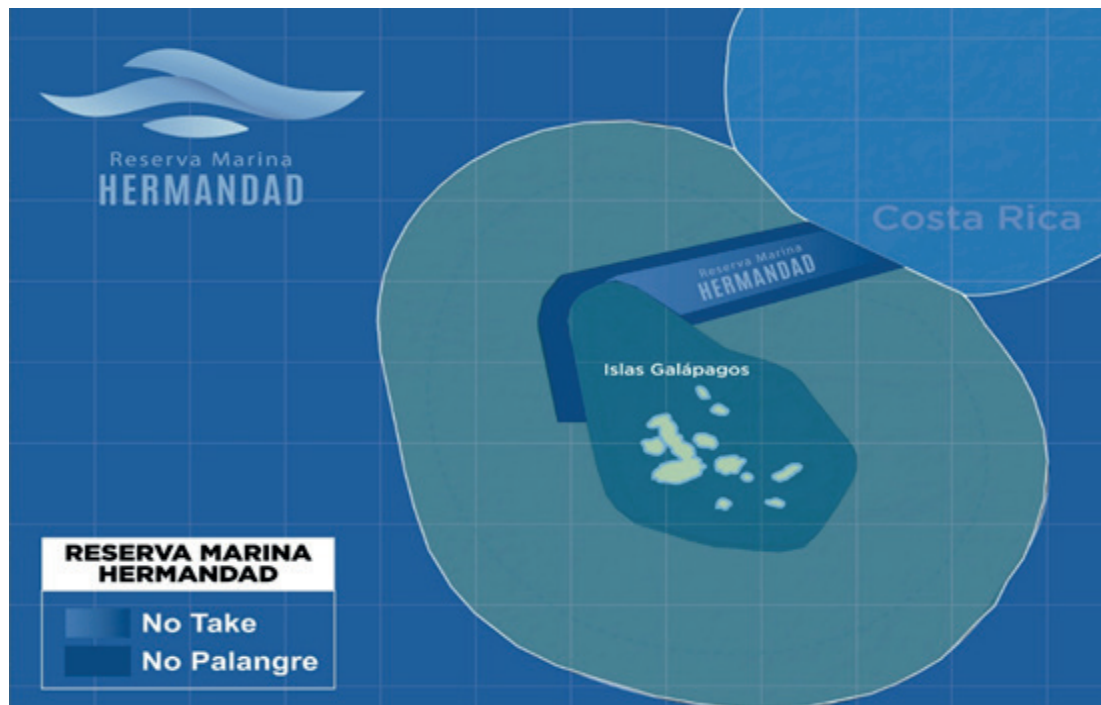
La nueva área protegida contará con 30 000 kilómetros de zona de no producción pesquera que se ubica sobre la cordillera de los Cocos y 30

³⁷ Esta visión gubernamental, que debe generar más políticas de Estado, sobre todo en lo relacionado con el mar, ubicó al País como el primero de la Región que lo hace y cuarto a nivel mundial.

000 kilómetros de veto al palangre, ubicada a continuación de la reserva marina hacia el noroeste y que servirá de laboratorio viviente para el desarrollo de investigaciones científicas. (El Comercio, 2022)

Figura 38

Ampliación de la Reserva Marina de Galápagos “Hermandad”



Nota. La ampliación de la Reserva Marina de Galápagos se llamó “Reserva Marina Hermandad”, con dos áreas de gestión ambiental marina: 1) una de no pesca y 2) no uso de palangre. Reimpreso de infobae, por Y. Loaiza, 2022, de <https://www.infobae.com/america/medio-ambiente/2022/01/16/como-la-nueva-reserva-marina-de-galapagos-favorece-la-conservacion-de-las-especies-del-archipiélago/>.

La ampliación de la Reserva Marina de Galápagos potencia fundamentalmente a cuatro intereses marítimos vitales de Ecuador y de los países involucrados en el CMAR, es decir, Costa Rica, Panamá y Colombia. El primero es la protección de la biodiversidad y los ecosistemas marinos del CMAR; el segundo, coadyuva con el control de la pesca INDNR y la sobrepesca; el tercero, incentiva a la investigación marina e incrementa el conocimiento sobre importantes espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales; y, finalmente,

el cuarto, coadyuva con la construcción de la gobernanza de mares y océanos a través de mecanismos internacionales e iniciativas nacionales que propician ese fin.

El empeño de Ecuador de alcanzar espacios de conservación marina consideró recientemente la declaración de reserva marina para las primeras ocho millas a partir de toda la costa ecuatoriana, lo que representa espacios marítimos jurisdiccionales de 1,5 millones de hectáreas, aproximadamente 15 000 km², garantizando la estabilidad de 60 000 pescadores artesanales y de 7,2 millones de ecuatorianos que directa o indirectamente viven de esa actividad, todo esto con el fin de:

...garantizar la protección del ecosistema de manglares, arrecifes, corales, cordilleras submarinas, islas e islotes y cañones submarinos (...) Las primeras millas permitirán mantener el volumen de pesca responsable, señaló Lasso, e indicó que se trabajará con los pescadores artesanales para que su modalidad de trabajo armonice con parámetros de conservación. (El Universo, 2023)

Entendido el hecho de que las AMP son creadas con el propósito “de conservación y protección de su hábitat, así como para el uso sostenible de los recursos naturales que albergan” (UICN, 2017); es importante entender que hacerlo es de suprema importancia para el ciclo y los procesos vitales de las especies marinas, de los recursos pesqueros transzonales, de los altamente migratorios; y que además, esos equilibrios sensibles atañen a las personas que viven de esas actividades de dos formas directas: como una actividad integrada al turismo y como un proceso sustantivo de alimentación, tanto como el del pescador, como el que procesa todo lo que tiene que ver con dichos recursos. En su conjunto representan intereses marítimos vitales y, además, sensibles, a la pesca INDNR, como a la sobrepesca, como a la gestión de operadores ilegales e inescrupulosos. Por otra parte, la conservación de los recursos vivos en los niveles de equilibrio apropiado permite mantener los servicios ecosistémicos saludables, siendo uno de ellos la provisión de oxígeno que, sumados a otros servicios, son los que mantienen la vida en el planeta.

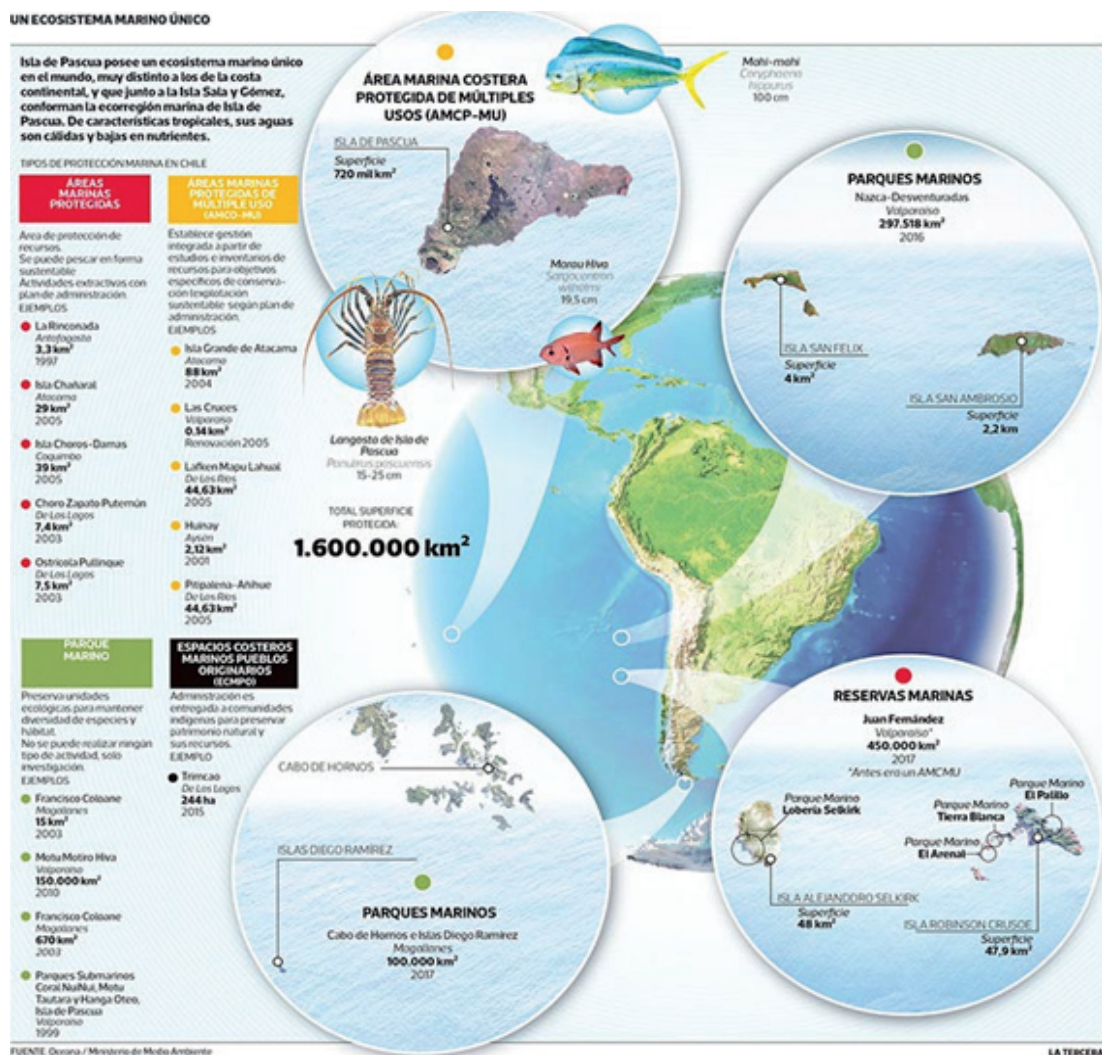
El AMCP-MU Rapa Nui

Más al sur del Pacífico sureste, aunque más oceánico y como parte esencial de su territorio marítimo, Chile creó el Área Marina y Costera Protegida de

Múltiples Usos (AMCP-MU) de RapaNui el 8 de junio de 2018, que sumada al parque marino Motu Motiro Hiva, suman 72 millones de hectáreas y se convierte en el área marina protegida más grande de toda América Latina. En ese contexto, Chile acumula a la fecha aproximadamente 1 600 000 km², siendo de esta manera uno de los cinco países con más áreas protegidas del planeta (Figura 39).

Figura 39

Las áreas marinas protegidas de Chile



Nota. Chile mantiene una política clara con relación a la creación de las AMP, porque teniendo un territorio marítimo tan extenso, sus recursos marinos no vivos requieren espacios seguros de recuperación, además de lograr mares que mantienen su valoración económica. Reimpreso de Ministerio del Ambiente, 2017, tomado el 27 de febrero de 2023, de <https://mma.gob.cl/isla-de-pascua-tendra-el-area-marina-protegida-mas-grande-de-chile/>.

El AMCP-MU de isla de Pascua tiene, aproximadamente, 720 000 km² y su aprobación es un ejercicio democrático y de entendimiento de la magnitud e importancia de los intereses marítimos, a través de un plebiscito en el que votaron 642 representantes de Rapa Nui, para que, a través de una administración mixta compartida, en el que estarán presentes seis representantes rapanui y cinco representantes del Estado. Para comenzar, la pesca que se realice en sus aguas será la que realizaban sus ancestros; por otro lado, a través de esa capacidad de toma de decisiones, se limitará la pesca industrial y la minería submarina, que hoy son consideradas como una seria amenaza a la biodiversidad; consecuentemente, han decidido “avanzar en el proceso de generar las herramientas para la protección de nuestra zona económica exclusiva y avanzar en las capacidades administrativas de nuestro pueblo” (Ministerio del Ambiente, CI, 2017).

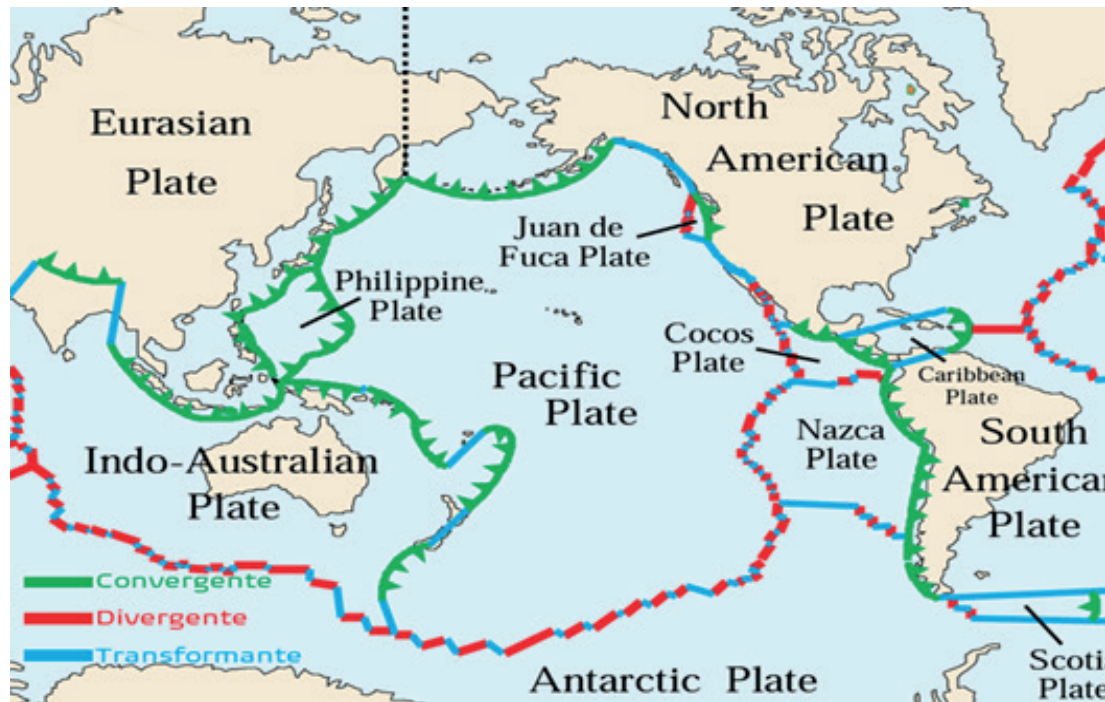
El factor geológico como fuente de intereses marítimos vitales

Las placas tectónicas

Desde el punto de vista geológico, el suelo y subsuelo del océano Pacífico están sujetos a extraordinarias fuerzas sísmicas por efecto de los procesos convergentes, divergentes y transformantes que las placas tectónicas ejercen sobre las costas de los Estados ribereños (Figura 40); en ese sentido, las fuerzas divergentes empujan a las placas tectónicas de Nazca, Coco, Pacífico, Filipinas e Indo-Australiana hacia las placas tectónicas continentales de América del Norte, América del Sur, Eurasia y la propia Indo-Australiana, generando procesos geológicos sísmicos y vulcanológicos, muy dinámicos y destructivos que configuran el “Cinturón de Fuego del Pacífico”; pero también procesos importantes de orogénesis como la formación de montañas, como la cordillera de los Andes y las fosas oceánicas.

Figura 40

El comportamiento tectónico de la Cuenca del Pacífico



Nota. Las placas tectónicas convergentes (verdes) permanentemente están chocando con las placas continentales, empujadas por los procesos divergentes (rojos), que generan amenazas naturales de extraordinario impacto negativo como tsunamis, terremotos y erupciones volcánicas, en mayor o en menor grados, sobre los países ribereños del océano Pacífico. En cuanto a los bordes transformantes (celeste oscuro), las placas se desplazan unas sobre otras sin producir destrucción de la litósfera³⁸. Modificado de USGS, U.S. Department of the Interior, 2006, de https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fpubs.usgs.gov%2Fgip%2F99%2Fpdf%2Fgip99_ppt.pdf&psig=AOvVaw1ZI3uSXC-9QmPPZoD5Yu02n&ust=1677465071909000&source=images&cd=vfe&ved=-0CBEQjhxqFwoTCKDEg8GSsv0CFQAAAAAdAAAAABAJ.

Como todo lo que se encuentra en la naturaleza, la litosfera está simbióticamente relacionada con otras esferas sustanciales como la biosfera, la criósfera, la atmósfera y la hidrosfera. Del equilibrio e interacción entre esas esferas se generan los más importantes procesos que mantienen la vida en el océano e inciden sobre la propia vida de todas las especies incluido el ser humano (National Geographic, 2023); también, a través de millones de años de transformación y evolución han sido los responsables de la existencia de los recursos naturales marinos, vivos y no vivos, que sustentan varias de las economías de

³⁸ La Litosfera es la "parte exterior sólida de la Tierra, incluida la parte superior quebradiza del manto y la corteza" (National Geographic, 2023). La Litosfera se fracciona en placas tectónicas.

los Estados ribereños de la cuenca Asia-Pacífico y que, también representan factores geoestratégicos fundamentales, que en el campo de la oceanopolítica son potenciales fuentes de recursos, como también de crisis y de conflictos.

En ese contexto, es fundamental comprender que los minerales que están en el suelo y subsuelo marinos son el resultado directo de los procesos geológicos que continuamente se producen en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales de los Estados ribereños; los que están en los espacios marítimos jurisdiccionales tienen que ver con los minerales que se encuentran en la plataforma continental y en sus extensiones que puedan darse a partir del Artículo 76 de la CONVEMAR y los que están en la Zona, bajo la administración de la Autoriza Internacional de los Fondos Marinos, ISA.

La evolución geológica como una oportunidad

Por lo tanto, estos minerales que se han conformado por la evolución geológica, a través de las permanentes interacciones de las placas tectónicas, representan a las tierras raras ligeras, hierro, manganeso, cobalto, telurio, platino, entre otros, que levantan el interés de países con gran capacidad de industrialización, pero que se topan con que algunos de ellos se encuentran en los espacios marítimos jurisdiccionales de algunos países, como los que se encuentran en la cuenca del Pacífico sureste, evidenciando la importancia que tienen las islas Galápagos y la cordillera submarina de Carnegie para Ecuador, o la isla de El Coco y la cordillera submarina del Coco, para Costa Rica.

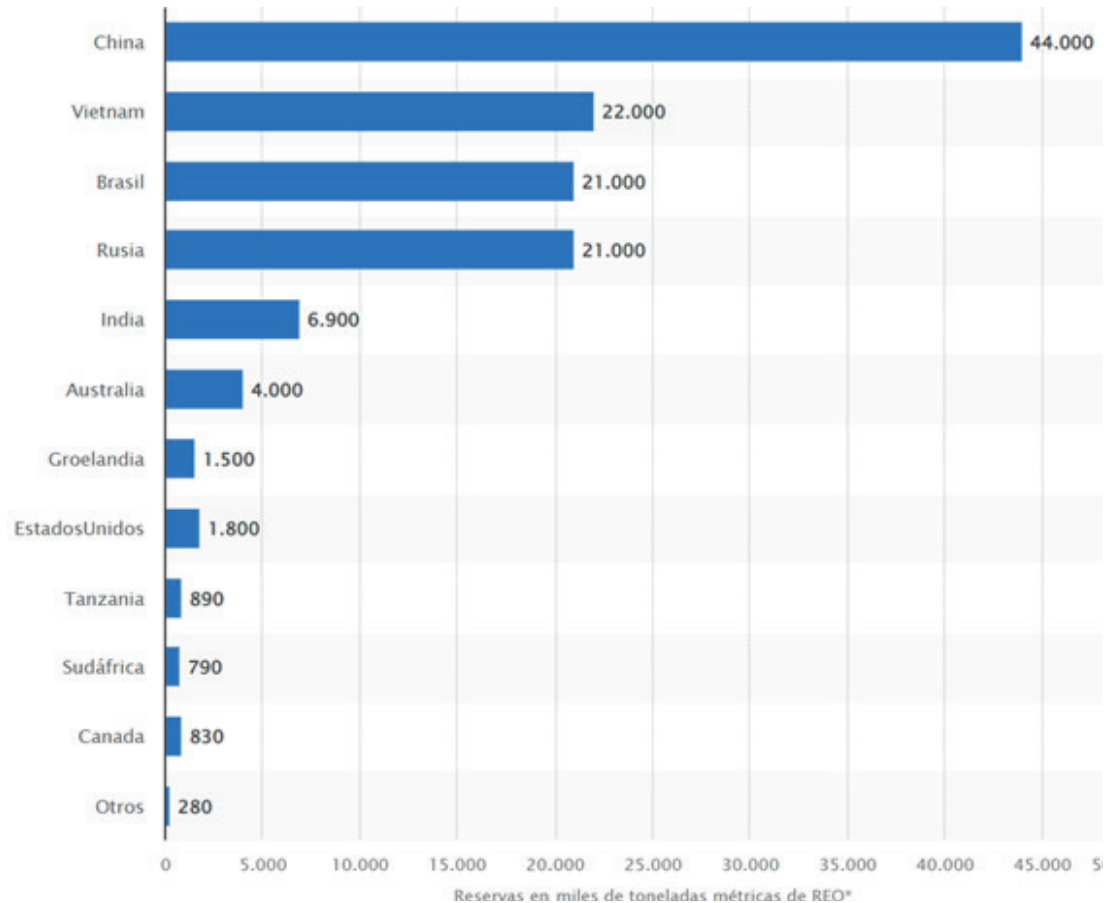
En ese sentido, es importante recordar que, por ejemplo, la Unión Europea es completamente dependiente de estos minerales y los tienen que obtener de la producción de otros países, con costos que, por supuesto, inciden sobre los precios finales de las tecnologías que están desarrollando. Un grupo de minerales que en la actualidad tiene gran demanda son los elementos de tierras raras, REE, a los que pertenecen el Itrio (Y) y el Scandio (Sc) más el grupo de los elementos “lantánidos” que van desde el Lanthanum (La) hasta el Lutetium (Lu) de ahí que se los denomina grupo La-Lu.

Sus propiedades magnéticas y luminiscentes los convierten en componentes esenciales de las tecnologías digitales y bajas en carbono, han ganado prominencia porque la producción, desde la minería hasta la fabricación, está dominada por China, lo que convierte a los REE en el epítome de las materias primas críticas (Wall, 2020).

Echemos una mirada a la producción de las REE en el mundo, conforme podemos observar en la estadística de 2021, según el detalle en la Figura 41:

Figura 41

Los países con mayor producción mundial de REE en 2021



Nota. Con las exploraciones realizadas hasta el 2021, es posible aproximar el valor de las reservas mundiales de REE en aproximadamente 120 millones de t; de las cuales, China posee 44 millones de t y luego le siguen los países que se observan en la estadística. Por otro lado, China también es el mayor productor de REE, con aproximadamente 168 000 t extraídas del sureste. Reproducida de statista, por R. Fernández, 2022, de <https://es.statista.com/estadisticas/635934/reservas-mundiales-de-tierras-raras-por-paises/#:~:text=Las%20reservas%20mundiales%20de%20tierras,con%20m%C3%A1s%20de%202021%20millones.>

Las REE en los fondos marinos

Al contrario de lo que se pueda pensar, las tierras raras están presentes en los fondos marinos y en las plataformas continentales, en aquellos lugares en los que la actividad geológica está presente, lo que ocurre a lo largo de todo el Cinturón de Fuego del Pacífico; desde esa perspectiva, las tierras raras están mezcladas entre los elementos constitutivos de los fondos marinos. En ese contexto, la Provincia Volcánica de las Galápagos (PVG) guarda todos los elementos fundamentales para que la existencia de las REE se pueda convertir en un factor geoestratégico sustancial de los intereses marítimos nacionales y, por ende, en un factor oceanopolítico vital del Estado ecuatoriano. Se estima que en los fondos marinos habrían alrededor de 110 millones de toneladas de minerales de tierras raras, siendo una de las principales fuentes las chimeneas hidrotermales, aquellas que están presentes también en las islas Galápagos; se las pueden encontrar en los nódulos manganésicos, sulfitos polimetálicos, costras ferromanganésicas, etc.

Los minerales estratégicos son una realidad insoslayable, es decir, los necesitamos para continuar con el desarrollo actual de la tecnología que mueve el mundo, y su demanda cada vez más se incrementa, sobre todo de aquellos minerales que son parte constitutiva esencial de las baterías. Pero no sólo se puede ver como una perspectiva, sino como una premisa el hecho de contar con estos recursos, que en sí mismos son parte de los intereses marítimos vitales de los Estados para continuar con la progresión del desarrollo tecnológico del siglo XXI, porque sería endilgarle la responsabilidad de su explotación al hecho de avanzar como sociedad.

En ese sentido, otro factor que está presionando fuertemente el desarrollo de esa misma tecnología son los compromisos globales de cambiar la matriz energética de combustibles fósiles a combustibles verdes o azules. Esto se concreta, es visible, tiene una vitrina demandante en los objetivos del Acuerdo de París y en las propias resoluciones del anterior COP26 de 2022, porque el hecho cierto es que se deben disminuir drásticamente la emisión de los gases de efecto invernadero para impedir un desastre ambiental que nos puede llevar a la humanidad a una extinción masiva.

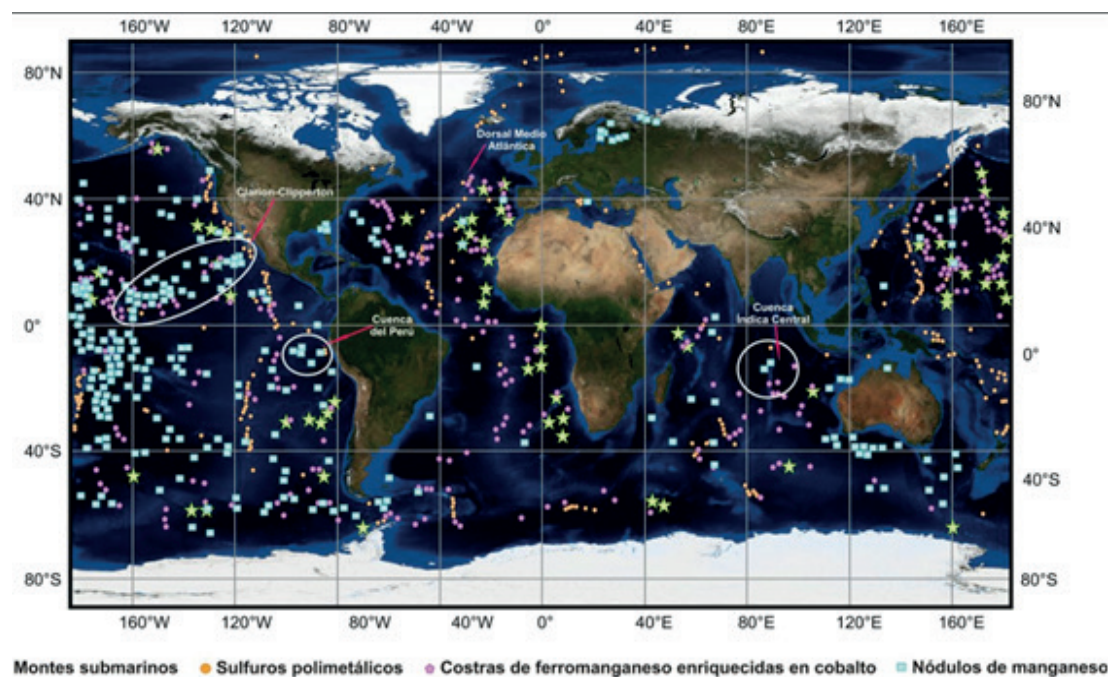
Es utopía suponer que la producción de litio y níquel está a la altura de la demanda actual de estos elementos para generar energía limpia, esto sería un error, ya que hay un déficit del 20% y es necesario buscar alternativas,

las cuales se las está visualizando en lo que existen en los fondos marinos, las ERR son la respuesta, especialmente las composiciones relacionadas con el neodimio, el disprosio y otros pertenecientes a la familia de los lantánidos (Jameel, 2022). Pero el tema es muy simple, en los fondos marinos la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos es la que manda, y hasta ahora ha sido prudente y cauta, pese a los problemas que ha tenido en contener a una demanda de miles de millones de dólares o ante la probabilidad de confrontar un desastre ambiental de proporciones incalculables con el cambio climático.

La paradoja es que se necesitan tecnologías seguras, ambiental y totalmente compatibles con el proceso de extraer esos minerales a grandes profundidades y sin afectar a los ecosistemas que los abrigan, porque hacerlo al apuro y sin observar esos aspectos, es condenar al planeta a otra catástrofe igual o mayor. En la Figura 42 podemos ver los potenciales espacios de gestión de los minerales estratégicos y especialmente de las ERR

Figura 42

Espacios potenciales de gestión de las ERR



Nota. Los espacios marítimos en donde se pueden encontrar las tierras raras son jurisdiccionales y no jurisdiccionales, que corresponden a las plataformas continentales de los Estados ribereños y a los fondos marinos. La complejidad de extraer dichos recursos es tecnológica y de medios avanzados que puedan descender a grandes profundidades con seguridad, pero, además, que garan-

ticen la no destrucción de ecosistemas sensibles. Reimpresión de Tierra y Tecnología, 2017, tomada el 28 de febrero de 2023, de <https://www.icog.es/TyT/index.php/2017/05/llega-la-era-de-la-mineria-submarina/>.

El carácter geoestratégico de los minerales marinos

Pero ¿qué es exactamente lo que compendia la relación entre los procesos geológicos que se dan en la cuenca del Pacífico, con las relaciones geoestratégicas de los países que se encuentran a su vera? La respuesta es la presencia de minerales que representan la construcción del mundo moderno, tal como lo conocemos ahora y que caracterizan algunos intereses marítimos, los cuales, poco a poco comienzan a ser fundamentales por la escasez de esos minerales en tierra y por la gran demanda que existe de ellos. En ese contexto, es importante identificar un factor que es necesario tomar en cuenta a la hora de entender el valor real de los minerales que se extraen de las profundidades marinas, y tienen que ver con que, debido a sus propiedades físicas y químicas, es posible obtener aleaciones que cumplen con la necesidad de determinados segmentos del mercado dedicado al desarrollo tecnológico. Consecuentemente, la industria de la minería submarina y de la metalurgia de alto desempeño, dan respuestas a las necesidades que las sociedades actuales demandan y, como era de esperarse, no son compatibles con las visiones de sostenibilidad y resiliencia ambientales que se propugnan en la actualidad; lo cual, a pesar de que en mucho existen razones para pensar primero en la salud del planeta, en la práctica no pueden frenar el imparable desarrollo tecnológico actual y más bien hay grandes presiones para mejorar la forma en la que esos minerales marinos puedan ser extraídos y producidos.

En el contexto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR o UNCLOS⁴⁰ se establecen con claridad los espacios marítimos jurisdiccionales, en los que los Estados ribereños ejercen derechos de soberanía con relación a la exploración y explotación de los recursos vivos y no vivos; esto ocurre tanto en la Zona Económica Exclusiva, ZEE, como en la plataforma continental y su potencial extensión a partir de las disposiciones del artículo 76 de la CONVEMAR, lo que da espacios de gestión a los Estados ribereños bastante considerables, en los cuales estos deberán realizar todos los esfuerzos posibles por mantener la visión de sostenibilidad y resiliencia en cuanto a la explotación de los recursos, pero fundamentalmente,

⁴⁰ UNCLOS son las siglas en inglés de The United Nations Convention on the Law of the Sea was adopted in 1982

atendiendo a los intereses nacionales en el mar, es decir, a sus intereses marítimos. No obstante, los Estados ribereños también podrán acceder a la exploración y explotación de los recursos no vivos marinos (minerales) a través de su participación en la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, ISA⁴¹, cuando...

...la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA) es una organización internacional autónoma establecida en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR) y el Acuerdo de 1994, relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (Acuerdo de 1994)

ISA es la organización a través de la cual los Estados Parte de la CONVEMAR organizan y controlan todas las actividades relacionadas con los recursos minerales en la Zona en beneficio de la humanidad en su conjunto. Al hacerlo, ISA tiene el mandato de garantizar la protección efectiva del medio ambiente marino de los efectos nocivos que puedan surgir de las actividades relacionadas con las profundidades marinas. (ISA, 2023)

La “Zona” a la que se refiere la CONVEMAR es un espacio marítimo no jurisdiccional que está debajo de las aguas internacionales, que caracteriza a los fondos marinos (suelo y subsuelo marinos); los cuales en 1970 fueron declarados patrimonio común de la humanidad, mediante la resolución 2749 de la Asamblea General de las Naciones Unidas y adoptado por 108 Estados; los cuales, además deben ser utilizados para fines pacíficos, atendiendo a la visión del embajador Arvid Pardo, en el proceso de estructuración de la CONVEMAR.

El ambicioso enfoque del Embajador Pardo, fiel al espíritu de los años sesenta, se convirtió en un importante factor impulsor de los esfuerzos de las Naciones Unidas por elaborar un régimen amplio para la gobernanza de los océanos entre 1967 y 1982. En 1970 la Asamblea General aprobó, en su resolución 2749 (XXV), la Declaración de Principios que Regulan los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo Fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional, que destinaba el fondo marino exclusivamente a usos pacíficos. Siguiendo el consejo de Pardo, la Asamblea declaró también que los recursos minerales del fondo marino son “patrimonio común de la humanidad” y deben aprovecharse en beneficio de la humanidad en su conjunto mediante la creación de un mecanismo internacional a tal fin. (ONU, 2023)

⁴¹ Por sus siglas en inglés de The International Seabed Authority.

En ese contexto, en el artículo 136 de la CONVEMAR, se indica que “La Zona y sus recursos son patrimonio común de la humanidad”; bajo esos principios, se conceptualiza a la Zona como el:

Área internacional de los fondos marinos -la parte que está bajo la jurisdicción de la ISA- es el fondo marino y oceánico y su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional. El área de los fondos marinos internacionales representa alrededor del 50% del área total de los océanos del mundo. (ISA, 2023)

Considerando los aspectos del Derecho del Mar implícitos en los intereses marítimos de los Estados ribereños de la cuenca del Pacífico, los recursos no vivos (minerales) que se encuentran, tanto en las respectivas plataformas continentales de los países ubicados a la vera del Pacífico, como aquellos que se encuentran en la Zona bajo la administración de la ISA, constituyen elementos geoestratégicos que cada día incrementan su valor, conforme la necesidad imperiosa de una sociedad cada vez más tecnológica, y más aún ahora que está ingresando en la Cuarta Revolución Industrial.

Los intereses marítimos de los países de la cuenca del Pacífico Sureste

El orden mundial en disputa y su incidencia sobre los intereses marítimos

No podemos soslayar la importancia de lo que está pasando en la actualidad entre China y los Estados Unidos de América, libre de las teorías que puedan existir, la realidad es una pugna hegemónica en la que la capacidad militar, económica y de influencia (influir a...) se combinan para estructurar estrategias para alcanzar los objetivos de los actores, en ese sentido tanto la geopolítica, como la oceanopolítica han comenzado a jugar roles trascendentes en este proceso, dinámico y complejo, que obedece sin dudas a cambios fundamentales que están por venir, alineados a la evolución de la humanidad.

Latinoamérica, que otrora había sido un objetivo al estilo de lo que en su expresión más peyorativa se hablaba de “patio trasero” de los Estados Unidos de América, hoy ha sido tentada a oír y finalmente a ser socio importante de China, a través de varias iniciativas que se han dado desde hace algunos años

por parte del Gigante Asiático, a veces ha resultado, otras veces no, pero la persistencia china está dando frutos en Latinoamérica y las inversiones chinas en la región están echando raíces con más frecuencia y a mayor cantidad de países.

Debemos entender que en la evolución que está teniendo la sociedad internacional, la polarización como tendencia de la materialización del poder define lo que para Estados Unidos han sido sus fortalezas dentro de su periodo hegemónico luego de la Guerra Fría; 1) el poder comercial que ha ejercido a nivel global y que ahora está siendo amenazado por la intervención de la gestión internacional china en los países latinoamericanos; 2) la centralización de la moneda como referencia y patrón de cambio de ese comercio global, actuando como reserva que domina, al cual, en la actualidad el yuan está dando muestras de su crecimiento y amenaza con superar al dólar de su espacio hegemónico, de hecho, en marzo de 2023, por primera vez el yuan superó al dólar como la mayor moneda de intercambio fuera de las fronteras chinas, y de hecho el Fondo Monetario Internacional advierte que “la geopolítica puede acelerar la llegada de un sistema multipolar”. Burrows (M&G) va más allá cuando visualiza que el “dólar sigue dominando, pero su reinado tiene los días contados” (Nieves, 2023); 3) el poder militar de los Estados Unidos de América, que hoy en día aún es el más prevaeciente y por mucho, sobre los demás países con afán hegemónico como China, quien ha invertido un gran cantidad de recursos para alcanzar a los Estados Unidos; incluso con la construcción de su tercer portaviones de última generación.

China hizo una gran declaración sobre sus ambiciones navales con el reciente lanzamiento de su tercer y más avanzado portaaviones.

El Fujian, con mucho el portaaviones más grande, más moderno y más poderoso de China hasta la fecha, es la joya de 80,000 toneladas en la corona de una expansión militar que ha visto a Beijing hacer crecer su armada hasta convertirse en la más grande del mundo. (Lendon, 2023)

Finalmente, el 4) el dominio del desarrollo de la Cuarta Revolución Industrial, CRI o 4RI, que constituye la evolución superlativa del armamento de las grandes potencias; así como del desarrollo industrial tecnológico que cambiará en breve la forma de ver el mundo, sobre todo por la incidencia de la inteligencia artificial, AI. En ese sentido, y según se van viendo los resultados de la guerra ruso-ucraniana, los esfuerzos chinos por lograr superar a los Estados Unidos de América se materializan en una gran inversión en el desarrollo tecnológico de vanguardia.

Es un hecho insoslayable que las sociedades del mundo están cambiando por efecto de los cambios del poder global, aún no puede hablarse de una transición del poder hegemónico de Estados Unidos de América a China, porque ni el uno cede su poder, ni el otro deja de persistir en alcanzarlo. Entonces, lo que vemos es una fragmentación del poder internacional y, además, una polarización que involucra a muchos países y a veces con acercamientos al parecer interesantes; pero hay que tener los análisis necesarios para construir una visión real, aunque los signos son más directos y sin espacios a dudas, la otrora discreción de una China que se preparaba para la recta final de su carrera definitivamente ha quedado atrás, e invita a los países latinoamericanos a...

...unirse a proyectos estratégicos para su proyección global como la “Iniciativa de la Franja y Ruta”, la “Iniciativa de Desarrollo Global” y la “Iniciativa de Seguridad Global”. El foro China - CELAC ha adquirido una preponderancia especial en su relacionamiento con la región. (Rugeles & Méndez, 2023)

Los intereses de China en América Latina tienen que ver con la limitación de la influencia de Estados Unidos y de Europa, además, tiene referencia de los recursos naturales que tienen los países latinoamericanos, recursos que pueden estar comprometidos para coadyuvar al crecimiento de su país que, en la actualidad, tiene una gran población, con las exigencias que su crecimiento demanda. Por otra parte, también está interesada en bloquear las relaciones con Taiwán, lo que ya ha alcanzado con la ruptura de las relaciones, con ese país por parte de Nicaragua El Salvador, Honduras, Panamá y República Dominicana.

Entonces, hemos visto algunos de los factores que definen grandes capacidades para los países latinoamericanos, especialmente, los que nos encontramos en la cuenca del Pacífico Sureste, por su cercanía y conexión con el océano Pacífico. De ahí que los recursos marítimos sobre los que se fundamentan la mayoría de los intereses marítimos se convierten en objetivos geoestratégicos, los cuales es necesario cuidar y desarrollar.

Los principales conceptos de intereses marítimos en la cuenca del Pacífico Sureste

Intereses marítimos de Ecuador

Son todas aquellas actividades y recursos vivos y no vivos que el Estado ecuatoriano, desarrolla, posee y visualiza como vitales en los espacios marítimos sujetos a su soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción nacional y, en la alta mar, fondos marinos y la Antártida; los que, en su conjunto representan factores fundamentales para su desarrollo y seguridad en los campos político, económico, social y estratégico” (DIGEIM, 2018).

Intereses marítimos de Colombia

Los intereses marítimos colombianos se definen como “la determinación por parte del Estado de las oportunidades, necesidades y beneficios en torno al territorio marítimo y su zona costera, que permiten generar opciones de desarrollo a partir de la implementación de políticas estatales de preservación, conservación, administración y utilización sostenible” (DIMAR, 2021).

Intereses marítimos de Perú

Los intereses marítimos son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar, proteger y aprovechar los recursos del dominio marítimo y las aguas interiores, así como de cumplir las funciones que recaen en el Estado en las áreas bajo su responsabilidad al amparo de tratados de los que es parte. Esto se logra mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacionales en forma permanente, así como fortalecer la capacidad de gestión del Estado en el ámbito marítimo (Brousset , 1998).

Intereses marítimos de Chile

LChile define y postula el concepto de Intereses Marítimos, como el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Las mencionadas actividades las realizan tanto el Estado como los particulares en la alta mar, en las aguas jurisdiccionales, en el fondo marino y en el litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos.

Requieren, para consolidar su éxito, de una sólida “conciencia marítima nacional”, esta última entendida como el conocimiento exacto y reflexivo de los

factores que se relacionan con el mar y que aportan la fuerza intelectual que da vida, incluso a conceptos como el del Mar Presencial. Las innumerables actividades que se desarrollan en esta área van desde la pesca artesanal, pesca industrial, la acuicultura, transporte marítimo, actividades deportivas y de investigación científica y demandan de la participación activa de medios navales para fiscalizar el cumplimiento de las normas y legislación vigente, controlar las naves y la gente que trabaja en ellas para prevenir accidentes que afecten la vida humana y resguardar los recursos vivos y no vivos del medio ambiente acuático, además de capacitar y calificar al personal que cumple labores dentro del ámbito marítimo (Codina, 2003).

Conclusiones

1. El océano Pacífico, como el cuerpo de agua de mayor dimensión de la Tierra, alberga un conjunto de procesos naturales simbióticos que generan la mayor parte de condiciones de vida del planeta.
2. En la cuenca del Pacífico Oriental se encuentra América del Sur, que tiene varios contextos culturales de los cuales emanan distintas perspectivas de los intereses marítimos, pero que mantiene un continuo constructo, no consolidado, del principal de ellos: la conciencia marítima.
3. Las características reguladoras del océano Pacífico están sujetas a varios procesos que exigen investigación científica oceánica, lo cual constituye un interés marítimo vital porque el conocimiento oceánico ayuda a los Estados ribereños del Pacífico oriental a contrarrestar los efectos negativos que eventos como El Niño o el propio cambio climático, que pueden afectar a otros intereses marítimos vitales.
4. En las regiones fisiográficas del océano Pacífico pueden identificarse entornos naturales en los que varios de los intereses marítimos de los Estados marítimos del Pacífico Oriental son parte esencial de su desarrollo y conservación.
5. Las islas, archipiélagos y su relación con las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la cuenca del Pacífico Oriental establecen relaciones sustanciales de espacios marítimos jurisdiccionales de gestión vital para los intereses marítimos que los poseen.

6. La relación entre el continente de Oceanía y los Estados ribereños del Pacífico Oriental guardan un conjunto de elementos culturales fundamentales, que configuran aspectos relevantes de la identidad de los pueblos de América del Sur, e identifican aspectos distintos y nuevos de su visión oceanopolítica hacia el océano Pacífico.
7. La identidad del concepto de la zona económica exclusiva de la CONVEMAR se origina en la Declaración de Santiago de 1952, que fue el primer instrumento multilateral que compiló intereses marítimos vitales y que fue un paso trascendental para el desarrollo del derecho del mar.
8. La pesca INDNR y la sobrepesca constituyen una de las mayores amenazas para los intereses marítimos de los Estados ribereños relacionados con la pesca sostenible y resiliente.
9. Las áreas marinas protegidas son los mecanismos más efectivos que, en la actualidad, se aplica para la conservación de los ecosistemas y biodiversidad marinos, que protegen los intereses marítimos de los Estados ribereños de la cuenca del Pacífico Sureste.
10. La compleja composición y proceso continuo de evolución de la tectónica de placas ha provisto a los países a la vera del océano Pacífico, la posibilidad de acceder a los recursos no vivos estratégicos, por la concentración que tienen en las cordilleras submarinas y en los fondos marinos.
11. La explotación de tierras raras, que se encuentran en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales que caracterizan las plataformas continentales y los fondos marinos, está sujeta a riesgos actuales de afectar al medio marino, sin embargo, su extracción se vuelve urgente, tanto porque son elementos sustanciales para la conservación de la avanzada sociedad tecnológica en la que nos estamos convirtiendo, pero también para evitar los efectos negativos e irreversibles del cambio climático.
12. El carácter geoestratégico de las tierras raras representa a mediano y largo plazos espacios de ocurrencia de conflictos e incluso guerras por su carácter de vital.
13. La visión global de China, en su competencia hegemónica con los Estados Unidos de América, genera importantes procesos de acercamiento a los países de la cuenca del Pacífico Sureste, por los recursos que tienen.

14. Los intereses marítimos de los países de la cuenca del Pacífico Sureste tienen un profundo comprometimiento de la gestión sostenible y resiliente del mar para bien de sus pueblos, más aún en resguardo de su soberanía e integridad territorial, entendiendo el riesgo que tiene ante los avances hegemónicos de los países desarrollados.
15. Las visiones oceanopolíticas de los países de la cuenca del Pacífico Sureste plantean el aprovechamiento de los intereses marítimos para bien de sus pueblos y la visión clara de lo que la soberanía e integridad territoriales marítimas representan para su supervivencia, desarrollo y proyección de su influencia en el entorno.



<https://acortar.link/OdHkrP>

CAPÍTULO III

Factores oceanopolíticos de los países asiáticos y americanos que inciden sobre Ecuador

Ecuador tiene una posición geográfica extraordinaria desde la perspectiva de las Américas, y también, desde de la cuenca Asia-Pacífico, en donde está el candidato a ser el próximo máximo hegemon del planeta: China; sin embargo, el esfuerzo es enorme y no le está resultando fácil, dado que las capacidades del que ahora está en riesgo de perder ese espacio de poder, los Estados Unidos de América, ejercen también un poder extraordinario en todos los aspectos que pueden representar oportunidades para cimentar su poder.

Lograr establecer los factores oceanopolíticos desde los cuales, los países de la cuenca Asia Pacífico o desde las periferias limítrofes podrían ejercer influencias positivas o negativas sobre nuestro país, representa un enorme esfuerzo y tiempo; sin embargo, es posible identificar las capacidades del mayor hegemon de esos sistemas, descontando a Estados Unidos de América, que es China, y perfilar los factos oceanopolíticos que se entretujan con nuestros intereses marítimos y que pueden representar, de una u otra manera, ventajas o desventajas, considerando, sobre todo, que en ese concierto global nuestra estatura de Estado tiene muy pocos espacios de gestión real.

Con ese fin exploraremos las líneas base de la visión de cualquier Estado hacia los mares y océanos, conceptualizaremos lo que implica “contar el futuro” como una guía para recrear los escenarios en los que la gestión oceanopolítica de los Estados podría o no coincidir, se ha identificado un elemento del espacio geográfico marítimo —que es la posición geográfica esencial insular— y lo que eso representa para nuestro país; luego, identificaremos las raíces fundamentales de los intereses marítimos desde la lógica de los intereses nacionales, que es un ejercicio necesario para identificar no sólo la visión oceanopolítica de los Estados, sino los factores que inciden sobre ellos como ejercicio propio o como parte de la influencia de otros.

Desde esa perspectiva enumeramos los intereses marítimos nacionales, partiendo de la esencia misma que es la conciencia marítima, con sus elementos sustanciales como es la identidad y todo lo que representa los valores que sustentan esas realidades, sobre todo, lo relacionado con los límites marítimos y la estructura base de la gobernanza, como es la CONVEMAR y el Tratado Antártico, hechos que son identificados en sus inicios como datos informativos.

Seguimos con una visión del sistema de marina mercante, que parte desde la identificación de la OMI como órgano internacional de lo “marítimo” y lo que representa para Ecuador como transporte marítimo, gestión portuaria y

comercio marítimo. En esa base, identificaremos los aspectos más interesantes de las exportaciones pesqueras ecuatorianas, como referencias sustanciales de uno de los intereses marítimos más importantes, aunque también, uno de los más sensibles por lo que representan para los ecosistemas marinos y la biodiversidad asociada desde el punto de vista ambiental y con el riesgo de caer en la sobrepesca si no miramos el asunto desde la perspectiva de sostenibilidad.

En ese recorrido nos vamos a encontrar con la acción de las flotas internacionales con barcos pesqueros con mayoritariamente banderas chinas y su acción depredadora, sobre todo para los tiburones, muchos de los cuales son especies con alta sensibilidad a la extinción, y además, como factores fundamentales de la sostenibilidad y caracterización del equilibrio de los océanos. En lo concerniente a la pesca del tiburón y del calamar gigante, la pesca de estas especies se lleva a cabo con las regulaciones de las Organizaciones de Ordenamiento Pesquero, OROP's; pero también con parte de la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada (INDR), ambas están afectando a la sostenibilidad de las especies, de hecho, cada vez hay menos biomasa disponibles; en ese sentido, se requieren más estudios, más control, más conciencia de las consecuencias de nuestras acciones y más responsabilidad en entenderlas desde un punto de vista realista.

Luego, desde la perspectiva de las características de la China como una unidad humana compleja, grande y que a futuro requerirá muchos recursos de los demás Estados para alcanzar su desarrollo global y que el gobierno de Xi Jinping lo han entendido muy bien y de hecho ha generado una iniciativa, a partir del 2013, de extraordinarios alcances, como es la nueva ruta de la seda, llamada BRI y también OBOR, para lo cual hacemos un recorrido de lo que significó la antigua ruta de la seda y lo que representa la nueva en líneas generales, aunque lo suficientemente identificadas para reconocer los factores oceanopolíticos que incidirán, muy probablemente, sobre nuestros intereses marítimos; finalmente, determinaremos algunas conclusiones que hemos determinado con este ejercicio, que, por su magnitud, aún falta por explorar mucho, pero, por el momento, este sería nuestro aporte.

La visión de un país a los mares y océanos

La humanidad empezó a ver espacios de gestión vital mucho antes de entender qué es lo que podrían hacer a través de su uso. La naturaleza ha diferen-

ciado las características entre la tierra y el mar, comenzando por su diferencia más obvia: el agua. Cuando las acciones y decisiones políticas de los hombres que han definido hitos extraordinarios de la humanidad e introdujeron cambios fundamentales a través de sus decisiones, la geografía siempre fue su base sobre la cual podrían ver lo que vendría, un tanto el hecho de “contar el futuro”. Así es como, a inicios del siglo XX, varios pensadores determinaron los aspectos y factores que podrían ser nombrados como geopolítica; en realidad, es de conocimiento histórico generalizado que Friedrich Ratzel, un iluminado geógrafo alemán, comenzó a ver a la geografía como una entidad con vida, capaz de transformar no sólo al pensamiento de los hombres, sino a las realidades de sus pueblos.

Su formación humanística, pragmática y científica estructuró su visión positivista que le permitió buscar la verdad en todos los ámbitos donde esta fuera posible encontrarla, de tal forma que transitar desde las ciencias naturales hacia las ciencias humanas, hilvanando y uniendo los espacios grises de la comprensión humana respecto a los fenómenos naturales y su íntima relación con la existencia del hombre, le hizo acercarse conscientemente a los mecanismos evolutivos y, al mismo tiempo, los mecanismos de adaptación, que le confirió la habilidad de evidenciar que los temas de los Estados y las interrelacionamientos con los entornos geográficos le daba a estos (a los Estados) un carácter de vida semejante a la de los seres vivos, explicando muchos de los enunciados de la geografía política y encontrando lógica en los postulados de esa ciencia, del que se hizo uno de los mayores expertos de su época, más aún cuando su enunciado base, la del “Lebensraum”, el espacio vital le dio lógica al nacimiento, crecimiento, desarrollo, decadencia y extinción de los Estados, toda vez que, también, se ajusta a la lógica sinusoidal de la existencia de los Estados y la historia como herramienta, no sólo que idónea, sino que también eficaz, para entender el comportamiento de los pueblos y su relación con los espacios geográficos, sean estos tierra, mares y océanos.

La historia también evidencia, sin embargo, que no fue Ratzel el que definió la palabra “geopolítica”, en los cánones de la filosofía y la teoría, sino el politólogo sueco Rudolph Kjellén, quien fue uno de los constructores de la geopolítica alemana, junto con Alexander Von Humbolth y Karl Ritter. Sin embargo, con certeza y a esta altura de la evolución de las sociedades, es fácil percibir que la Geopolitik de Kjallén, es la etiqueta con la que los hombres han establecido de una manera sistémica, la gestión política en la geografía; sin embargo, su conceptualización ya estaba inmersa en las acciones de la huma-

nidad, desde hace mucho tiempo; como lo fue, en el caso de la oceanopolítica, desde tiempos anteriores al propio Temístocles, y posteriores a él, cuando en 1990 el almirante chileno Jorge Martínez Busch le colocó la etiqueta oficial a las acciones políticas de la humanidad en la gestión y uso en un espacio tan distinto a la tierra, que su construcción es aún más complicada y que debió comenzar cuando el ser humano tomó la decisión de navegar, por primera, vez, hacia la inmensidad de los océanos.

No buscamos entender cuál de estas dos ciencias fueron etiquetadas como geopolítica u oceanopolítica; el hecho cierto es que la primera tomó pronto un camino de reconocimiento generalizado por las consecuencias de la II Guerra Mundial y la necesidad de sistematizar el conocimiento; sin embargo, impen-sadamente se le ha dado a la geopolítica la atribución no sustentada de que de ella se generó la oceanopolítica, la cual, como ciencia, inició su estructuración sistémica a partir del pensamiento de Mahan, luego por el de Martínez Busch y desde ellos en Sudamérica ha comenzado su evolución desde el Mar Presencial, Chile; el Mar Equinoccial, Ecuador; el Mar de Grau, Perú; la de Colombia, aún sin nombre; la Amazonía Azul, de Brasil.

En esa dialéctica, es interesante observar cómo, desde China ha nacido una iniciativa que apela a la geopolítica y a la oceanopolítica para argumentar su ascenso económico en un nuevo orden mundial a corto plazo, a través de la visión del presidente Xi Jinping, quien desde 2013 ha promulgado la visión de una Nueva Ruta de la Seda, denominándola “Belt Initiative Road” (BRI) o también, One Belt, One Road, (OBOR), considerando el fundamento conceptual de la otrora exitosa Ruta de la Seda, RDS, que materializó no sólo un tránsito de mercancías, sino de conocimiento, cultura y, porque no decirlo, también de enfermedades (peste).

Contar el futuro

Contar el futuro es una acción de profunda reflexión fundamentada en la traslación de los hechos presentes, considerando la dinámica de sus situaciones y circunstancias, hacia un determinado punto en el futuro, construyendo para ello escenarios en los que se pueden “visualizar” cómo esos hechos se derivarán en otros con alta probabilidad de ocurrencia. Para ello es necesario, también, usar herramientas como la prospectiva, que es un vehículo idóneo para “trasladar” todo ese presente hacia un punto en el futuro en donde

se quiere evaluar las consecuencias de los causa-efecto. Entonces, quienes se encargan de realizar esas profundas reflexiones deben tomar notas de todo cuanto, para el presente, representa una oportunidad, una amenaza, una limitación, etc., que podrían estar presentes desde el punto en donde se inició la reflexión hasta el punto en el futuro en donde éstas parecerían que puede configurar todo lo dicho; de esa forma, es posible advertir o animar sobre el qué hacer, para tomar decisiones y asumir sus consecuencias.

Contar el futuro no tiene que ver con soñar algo que se espera que ocurra por milagro en algún momento en el futuro; tampoco se refiere a tener una “bola de cristal” que, cual sibila “vea” con claridad el futuro, y tampoco se trata de una pieza de ciencia ficción. Es mucho más que eso, es un ejercicio en el que los seres humanos bien informados del presente se “embarcan” en los ciclos sinusoidales de la vida, para extrapolar lo ocurrido con lo que tiene muy alta probabilidad de ocurrir, usando la prospectiva, y escudriñar en un punto de interés en el futuro. Para este ejercicio se necesita entender el mundo presente, lo cual sólo se puede lograr a través del conocimiento, la lectura, la reflexión y toda la ciencia afín al propósito que se pueda acumular.

Este asunto no es un tema nuevo, de hecho, ya un gran filósofo de nuestros tiempos lo definió, aunque desde una perspectiva diferente: “Quién olvida su historia está condenado a repetirla” de George Santayana; lo que nos resulta tan útil a la hora de recordar lo nimios que somos cuando nos gana el primitivismo ancestral, como por ejemplo, en el campo de concentración nazi de Auschwitz-Birkenau⁴² (DW, 2019); entonces, Santayana nos anima a conocer la historia porque ahí está el conocimiento necesario para entender los ciclos de la humanidad y los hechos que pueden darse, claro está, supeditados a los cambios que se producen, como los que imponen la ciencia y la tecnología, la evolución del pensamiento del hombre y la visión de la humanidad en un momento determinado del tiempo.

La posición geográfica esencial insular

Ecuador se encuentra en un punto privilegiado en la cuenca del Pacífico Sureste, ya que una parte de su territorio está en el hemisferio norte y la otra, mayoritariamente, se encuentra en el hemisferio sur, dándole el carácter de equinoccial, confiriéndole además la presencia de las islas Galápagos que le dan a Ecuador otra ventaja con la que es posible observar los vastos espacios

⁴² Este campo de concentración funcionó en Polonia, fue liberado el 27 de enero de 1945; sus autoridades lo han dejado como un monumento para la reflexión de lo que no deberíamos repetir, ya que nos degrada como especie y nos muestra los horrores a los que podemos llegar cuando rompemos el humanismo y la civilidad.

marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales con los que se pueden consolidar y desarrollar algunos factores del desarrollo de los intereses marítimos.

Es importante observar que Ecuador tiene una “posición geográfica esencial”, que además es insular, desde la perspectiva del término que desarrolló el almirante chileno Eri Solís Oyarzún, y bajo una de las más importantes consideraciones de la estrategia marítima, en el sentido de que “Esta necesidad se tornó más patente al considerar que la estrategia marítima se exteriorizaba no sólo en el transcurso de los conflictos sino también gravitaba durante la paz” (Solís Oyarzún, 1999).

La visualización de que los Estados marítimos deban considerar que sus estrategias marítimas, sin separar aun lo que implica lo “marino” de lo “marítimo”, deban ser aplicadas tanto en paz, como en la guerra, generaría, primeramente, una responsabilidad transversal para todos los ciudadanos que son parte de un determinado Estado marítimo, en la que su geografía marítima les confiere; además, una ventaja competitiva con respecto al uso del mar, con la que más directamente sus intereses marítimos podrían abarcar gran parte de sus sueños, aspiraciones y metas como nación

La geografía, sobre todo, fue un factor decisivo en su carácter como nación, ya que ella, de una u otra forma estableció sus horizontes; este factor, en la actualidad se llama situación geográfica esencial, que en el caso de las grandes naciones que se han levantado y convertido en grandes centros de poder, y que han establecido su hegemonía allende de sus propias fronteras, han estado orientadas hacia el mar: su posición geográfica esencial insular, una dependencia absoluta de los espacios marítimos para crecer, desarrollarse y evolucionar. (Gómez & Pérez, 2018)

La posición geográfica esencial insular de Ecuador tiene una explicación que es necesaria conceptualizar en el contexto del desarrollo marítimo global, más aún cuando los límites marítimos ecuatorianos tienen como un actor sustancial hacia el oeste a los países que pertenecen a la cuenca del Asia-Pacífico y, con especial énfasis, a los que están en la cuenca del Mar Meridional de la China, porque en este momento, desde esos núcleos industriales y comerciales se está desarrollando la Cuarta Revolución Industrial, así como la pelea por ser el mayor hegemón del planeta, espacio de gestión y poder en el que se encuentran Estados Unidos de América y China.

Consecuentemente, la posición equinoccial de Ecuador lo coloca en una posición extraordinaria para desarrollar sus intereses marítimos, desde que, cla-

ro está, comprendamos la necesidad de hacerlo y de cómo hacerlo; “cabe destacar que Ecuador tiene una ventaja adicional, debido a su posición geográfica equinoccial, lo que le permite proyectar su comercio y valores nacionales, a casi cualquier parte del mundo” (Gómez, 2004).

Huelga decir que la definición de un Estado Marítimo llamado Ecuador, como postulante a ser un próspero país marítimo, toda vez que el tema no es el tamaño de su extensión de su territorio terrestre el que define el éxito de su desarrollo, sino de la voluntad de su pueblo, la decisión de sus gobernantes, el trabajo permanente de empresarios y obreros, la definición de objetivos claros y, sobre todo, con visualización clara de la condición anárquica de la sociedad internacional, para lo cual, es fundamental desarrollar un Poder Naval que sea capaz de lograr una disuasión efectiva contra cualquier intención de algún elemento de esa sociedad internacional caótica. Pero también, esa capacidad del Poder Naval debe estar acompañada de un fortalecimiento y desarrollo sostenible de sus intereses marítimos en dónde estos se encuentren, porque en el juego de la política internacional, en este juego de ajedrez, la ingenuidad pasa factura, tanto como la ignorancia en la conducción de los pueblos, más aún cuando esa ingenuidad que es inoculada a los pueblos por la vía de ficciones y desinformación que crean un mundo alejado de los hechos ciertos, creado para distraer o, peor aún, en la caracterización de un síndrome del “metro cuadrado” que cuaje sólo para los intereses de unos pocos en detrimento de los de la mayoría. Ignorar estos factores facilita la construcción de los frenos que impiden el desarrollo marítimo y subordinan a Ecuador a los factores de desarrollo oceanopolítico de otros actores cuya influencia es categórica, como la de los países que ya se ha mencionado. En ese sentido, el pensamiento de Nicolás Machiavelli, siglos atrás, era muy claro en ese sentido:

Nunca abandonará los ideales de la primera república florentina: libertad, igualdad, autonomía, virtud, pero resueltos en una operación teórica guiada por el realismo político, expresado claramente cuando afirma reflexionar sobre la *verità effettuale* de las cosas y no de su representación imaginaria, es decir, sin el idealismo y optimismo de los primeros humanistas. (Torres, 2010)

Ecuador, con una posición geográfica extraordinaria, por su limitada visión marítima y aún menos clara conciencia marítima, paulatinamente ha ido perdiendo oportunidades de desarrollo marítimo al no comprender, primero, lo que representan los intereses marítimos y, luego, por su reiterada necesidad de usar el mar de acuerdo con cómo el mundo se mueve.

La importancia no sólo representa sentirlo como parte suya, sino también coadyuvar para que sea parte de todos, y en ese ejercicio, entender también lo sensible que es su naturaleza, a pesar de sentirlo poderoso en muchos aspectos. La conciencia marítima es parte de un proceso educativo que, en el caso de Ecuador, debió emprenderse hace mucho tiempo en forma sostenida, potente e integral; porque de esos procesos surgirían los líderes que pudiesen guiar a una gran nación marítima, con espacios marítimos jurisdiccionales e intereses en espacios no jurisdiccionales, con suficiente capacidad para sacarle del subdesarrollo.

Eso no ha ocurrido, no se está dando y su proyección no es la mejor, considerando las actuales circunstancias en las que se debate la realidad nacional, confrontada por la incidencia del crimen organizado transnacional, COT; acompañado de un sistema de corrupción que va más allá de lo que se podría haber esperado; con políticos con poca capacidad de legislar, o de entender el mundo que se vive, a no ser que se trate de sus propios intereses o a la satisfacción de otros que los gobiernan.

La posición geográfica esencial insular implica que el Estado ecuatoriano debería asumir que su supervivencia, desarrollo y proyección de su influencia en el entorno, considérese esta, de forma inicial, desde el Pacífico Sureste, debía identificar objetivos nacionales sustanciales para alcanzar el desarrollo bajo esa visión. De hecho, el Mar Equinoccial, la visión oceanopolítica que emergió desde la ARE, tiene esa base y considera a los intereses marítimos como factores sustanciales para alcanzar cualesquiera de las metas que cualquier gobierno que tuviera la responsabilidad de hacerlo asumiera llevar a cabo dicha tarea, mediante la generación de políticas oceánicas y costeras, procesos de educación inclusivos y holísticos y, sobre todo, con la ejecución de proyectos afines a esos esfuerzos.

La posición geográfica esencial insular asume que Ecuador, junto a todo su territorio, el terrestre y el marítimo, constituye una isla; pero una isla que se proyecta al mundo como un punto dinamizador, con aspectos trascendentes, fundamentados en la extraordinaria riqueza natural que posee en sus inventarios de recursos vivos y no vivos que se encuentran en sus espacios marítimos jurisdiccionales y de aquellos que están más allá de sus espacios marítimos jurisdiccionales, como es el caso de las áreas de pesca autorizadas por las respectivas Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero, OROP's.

Relación entre los intereses nacionales y los intereses marítimos

Los intereses nacionales de los Estados son aquellos que tienen relación directa con su existencia, supervivencia, desarrollo y proyección de su influencia en su entorno (como un proceso fundamental de su supervivencia), que configuran los deseos, sueños, aspiraciones y metas de un pueblo que, a manera de objetivos, el mandante ordena al mandatario su eficiente, oportuno y permanente cumplimiento. En ese contexto, los intereses marítimos no son otra cosa que los intereses nacionales de un Estado en el mar; por lo tanto, su importancia es capital para la vida de los pueblos que tienen vínculos directos con él (el mar), como en el caso de la cuenca del Pacífico Sureste lo es para Colombia, Ecuador, Perú y Chile. Para Ecuador, incluso aquello reviste una importancia extraordinaria cuando, además de esa visión hacia esa parte del océano Pacífico, tiene aquella “centroamericana” por su límite marítimo con Costa Rica.

Entonces, las primeras ideas que debemos tener en cuenta es que todo aquello que representen intereses nacionales en el mar, constituyen fundamentales intereses marítimos de la nación; considerando las bases teóricas y conceptuales del cardenal Richelieu y desde Macchiavello, las razones de Estado superan a cualquier interés y más aún si aquello va en beneficio de la “voluntad general”, como lo colocó Rousseau, que es la que finalmente mueve el andamiaje estatal para ir en la dirección de la voluntad del mandante, que en el caso del que tratamos, va en la dirección de lo que el bien común quiere con relación a la gestión y uso del mar. En estos tiempos, esa voluntad se traduce, primero que nada, en una gestión sostenible y resiliente, de conformidad con los postulados del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS 14) de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU, ADS2030-ONU, para los cuales el Estado ecuatoriano deberá dispensar todo el tratamiento que se le debe dar para convertirlos en objetivos nacionales.

Los intereses marítimos nacionales de Ecuador

En el contexto de lo expresado anteriormente, los intereses marítimos nacionales han sido conceptualizados en varias oportunidades y con la visión oceánica de cada época, con todas las similitudes que eso acarrea; de tal forma, que tenemos en los tiempos actuales varias reflexiones interesantes, la primera

que el concepto que sufrió los correspondientes procesos de evolución desde un Estado sin CONVEMAR, hasta uno con la CONVEMAR; en ese contexto, hasta 2014 el concepto fue emitido por la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada, DIGEIM, en los siguientes términos:

Son todas aquellas actividades y recursos vivos y no vivos, que el Estado ecuatoriano desarrolla, posee y visualiza como vitales, en los espacios marítimos sujetos a su soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción nacional y, en la alta mar, fondos marinos y la Antártida; los que, en su conjunto, representan factores fundamentales para su desarrollo y seguridad, en los campos político, económico, social y estratégico.

Luego tuvo unos cambios en el 2017, a raíz de la concienciación de la complementariedad que debe existir entre el Estado y la Nación ecuatorianos, razón por la cual finalmente se conceptualizó y aprobó de manera definitiva por el señor Almirante Renán Ruiz en el año 2018, como Comandante General de la Armada.

Los Intereses Marítimos Nacionales son todas aquellas actividades y recursos vivos y no vivos, que el Estado y la Nación, desarrollan, poseen y visualizan como vitales, en los espacios marítimos sujetos a su soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción nacional y en la alta mar, fondos marinos y la Antártida; los que, en su conjunto, representan factores fundamentales para su desarrollo y seguridad, en los campos político, económico, social y estratégico. (DIGEIM, 2020)

En ese sentido, se identifican con claridad seis intereses marítimos, los cuales se esquematizan a continuación, en la Tabla 7:

Tabla 7

Los intereses marítimos nacionales

Los Intereses Marítimos Nacionales de Ecuador	La conciencia marítima
	El complejo geomarítimo
	La investigación científica marina
	La economía marítima

El sistema de marina mercante

Los organismos y tratados internacionales relacionados con el mar y con la gestión marítima

Nota. En esta tabla se ha ampliado algunos de los aspectos que mejor definen los intereses marítimos nacionales.

La conciencia marítima

Es el motor de los intereses marítimos y se la puede definir como la íntima percepción que cada uno tiene respecto a la importancia que posee el mar para su vida, desde los aspectos más simples de su cotidianidad, pasando por lo que representa para el bienestar, desarrollo y seguridad de su familia, hasta su proyección como parte de una sociedad como ciudadano, como autoridad, como empresario, como mandatario, etc.

La conciencia marítima tiene una relación directa con la identidad que debe verse estructurada en función de las cosas que les son comunes a todos los ecuatorianos, comenzando por sus símbolos patrios, como son el himno nacional, el escudo nacional y la bandera, esos tres elementos que nos son comunes a todos son lo que, en primera instancia, nos dicen que somos todos Ecuador; por lo menos eso, aún no resulta esquivo entender para nadie.

Luego están los elementos geográficos característicos que definen los territorios en los que los Estados ejercen su autoridad por mandato de las naciones; para ello, la conceptualización de los límites es fundamental. El territorio nacional está definido por el territorio terrestre y el territorio marítimo. En el caso de los límites en el mar, entre la Cancillería y la Armada del Ecuador, luego de un proceso complejo y fundamentado en la confianza mutua y la cooperación, se logró definir y perfeccionar los límites marítimos con Colombia, Perú y Costa Rica. En ese contexto, el primer paso fue consolidar la decisión del Estado ecuatoriano por adherir a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR.

Vale indicar que la Armada del Ecuador, desde el año 2002 se preocupó por establecer objetivos sustanciales en la gobernanza global de mares y océanos, para lo cual, con Cancillería trabajaron para alcanzar algunos de los más importantes procesos marítimos, como la adhesión de Ecuador al Tratado An-

tártico, primero como miembro adherente y luego consultivo desde el 19 de noviembre de 1990; la adhesión de Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR, en el 2012, y la definición del Golfo de Guayaquil como Bahía Histórica en noviembre de 2012. A estos ejemplos debemos sumar los de las definiciones de los límites marítimos con Costa Rica, Colombia y Perú.

Resumen de los límites marítimos

Ecuador – Costa Rica

La definición del límite exterior de la zona económica exclusiva (ZEE) de Ecuador y Costa Rica el 8 de marzo de 2016, mediante aprobación de la Asamblea Nacional de Ecuador, toda vez que la Asamblea Legislativa de Costa Rica aprobó el 27 de julio de 2015 el “CONVENIO SOBRE DELIMITACIÓN MARÍTIMA ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y LA REPÚBLICA DEL ECUADOR”, que fuera suscrito el Quito el 21 de abril de 2014, y se fundamentó con las respectivas actas de los trabajos de campo que fueran firmados por los jefes de los equipos técnicos de ambos países en una ceremonia llevada a cabo en el Club Naval de Guayaquil, el 12 de abril de 2014.

Ecuador-Colombia

El límite entre Ecuador y Colombia se definió con el tratado Liévano-Lucio del 23 de agosto de 1975. Desde esa época, a pesar de que el trazo del límite marítimo estaba claro, no era así el punto del límite terrestre colombo-ecuatoriano que llega al mar, sobre todo porque se discutía el trazo definitivo de la línea que une los puntos más profundos de un cuerpo de agua, *thalweg*; en ese sentido, luego de los análisis respectivos, Ecuador y Colombia, finalmente, el 13 de junio de 2012 firmaron la Declaración Conjunta elaborada por la Comisión Mixta Permanente Colombo-Ecuatoriana de Fronteras y por la Comisión Técnica Binacional del río Mataje, en la Base Naval de San Lorenzo, mediante la cual se definió el punto que estaba pendiente, esclareciendo que el límite sería a partir de las coordenadas 01°28'10.49" N. y de 078°52'07.27" O.

Ecuador-Perú

La definición del límite marítimo con Perú se selló con la suscripción del Acta de la IV Reunión de la Comisión Mixta Permanente de fronteras Perú-Ecuador (COMPEFEP) que se llevó a cabo en Lima los días 23 y 24 de abril de 2009, cuando se determinó el punto del límite terrestre ecuatoriano-peruano que llega al mar ($03^{\circ}23'31.65''S$ y $81^{\circ}09'12.53''O$ - WGS 84), desde donde inicia el trazo del paralelo de 200 mn; legalizándose, a nivel binacional, con el "ACUERDO POR INTERCAMBIO DE NOTAS DE CONTENIDO IDÉNTICO ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DEL ECUADOR SOBRE LÍMITES MARÍTIMOS", de 2 de mayo de 2011.

El Sistema de Marina Mercante, SMM

La Organización Marítima Internacional

La complejidad de los asuntos marítimos involucra un nivel de preparación, coordinación y articulación entre el Estado y el sector privado, ya que el fundamento es el transporte marítimo de mercaderías de un puerto a otro a través de las líneas de comunicación marítima y conforme al tráfico marítimo que, en sí mismo, es el ordenamiento que impone el mundo a esta actividad. Esta actividad está a cargo de la OMI, como el "organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques" (OMI, 2023); para ello, la OMI construye un tejido azul a través de un sistema (Figura 43) que se basa en la cooperación internacional para la gestión del comercio global que, entre un 80% y 90% (OMI, 2023) (OECD, 2023) utiliza el transporte marítimo; construyendo un marco normativo global justo y eficaz, en igualdad de condiciones y normas sustanciales para la seguridad a la navegación, la protección del medio marino, el comportamiento ambiental marítimo y, sobre todo, la salvaguarda de la vida humana en el mar.

Así se logra innovación, eficacia, seguridad, rentabilidad, fomento del comercio y, por ende, prosperidad para los actores.

Figura 43

El comercio y transporte marítimo como un sistema global



Nota. Un sistema de Marina Mercante que también es una expresión individual del desarrollo y poder global de los Estados.

El transporte marítimo

El comercio marítimo ha sido fuente de trabajo y riqueza para muchos Estados que estimulan su desarrollo a través del Sistema de Marina Mercante, en el que hay que identificar y evidenciar la importancia que tienen los puertos marítimos, en donde inician y finalizan los periplos de los buques mercantes de distintos tipos, asociados y acondicionados a los varios tipos de mercaderías que transportan. Hay muchos puertos que gestionan cientos de miles de TEU's al año; el TEU es una sigla que inglés significa "Twenty-foot Equivalent Unit", que es una unidad de capacidad de carga⁴³ del transporte marítimo de un contenedor⁴⁴ estándar de 20 pies. Estas siglas representan la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo referida en contenedores de carga. Dicho de otra manera, una TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies, aunque también existen contenedores de 40 pies, es decir, el doble de capacidad que los de 1 TEU.

⁴³ La estandarización de un contenedor para fines de transporte de carga fue una invención de Malcom McLean, quien vio las ventajas de transportar las mercaderías en una "caja" de iguales dimensiones, facilitando el transporte en todas sus formas; así fue que, su experimento funcionó exitosamente el 1956 cuando transportó mercaderías contenerizadas a bordo del "IDEAL X", con 58 contenedores de su creación, lo que cambió la forma de mover y transportar mercancías por vía marítima (SERTRANS, 2023).

⁴⁴ Dichos contenedores tienen medidas exactas para su manipulación en los puertos y sus sistemas de embarque, desembarque, traslado hacia y desde los patios de contenedores. Estas medidas son 20 pies de largo, por 8 pies de ancho y 8,5 pies de alto, que da un total de 38,51 m³; sin embargo, se considera que un TEU tiene una capacidad máxima de 33 m³ y un peso máximo de 21 600 kg sin tara, que significa sin considerar el peso del contenedor.

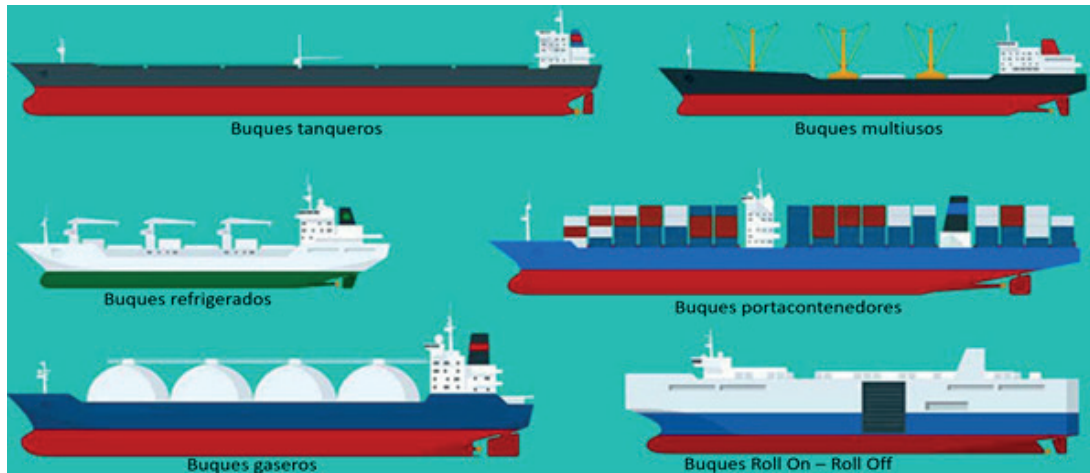
Es un hecho cierto que el comercio marítimo es vital para la vida de los Estados, pero para que ello se dinamice debe haber un equilibrio entre la actividad marítima y los contextos, los cuales se resumen en la visión de la ciencia y tecnología, el conocimiento, la construcción de capacidades y, además, un serio compromiso con la sostenibilidad y resiliencia ambientales que deben acompañar a esta actividad. Los desafíos que se plantean alrededor del comercio y transporte marítimos definen líneas de conocimiento, líneas de gestión, políticas públicas y políticas de Estado que impulsen el desarrollo marítimo de las naciones; considerando además que su relación con las ramas públicas y privadas del derecho internacional marítimo, como son la Ley del Mar y el Derecho Marítimo (*admiralty law*), en la actualidad están íntimamente relacionadas a través de los temas de la protección del medio marino y de los servicios ecosistémicos.

La conservación de la biodiversidad marina, la disminución de las consecuencias de la emisión de los gases de efecto invernadero (cambio climático y cambio de la matriz energética) y la seguridad marítima (desde la perspectiva holística), además de la necesidad de coordinar los aspectos inherentes a los otros tratados y convenios que se relacionan con el mar, se firman por parte de la OMI con los otros organismos del Sistema (IMO, 2014).

Dentro del Sistema de Marina Mercante también es importante evidenciar a un actor fundamental que es la construcción naval, es decir, los astilleros, en donde las ideas y disposiciones de la OMI en los ámbitos indicados son puestos en práctica, sobre todo en lo que tiene que ver con el mejoramiento de los buques, la disminución de los gases de efecto invernadero, la adaptación de las descargas de cualesquiera de las sustancias que los distintos buques que se emplean para el transporte marítimo debe cumplir en su normal desenvolvimiento (figuras 44 y 45). Para lo cual, las plantas de reciclaje a bordo de las unidades son indispensables, y en medio de eso, la necesidad de que los combustibles fósiles para su propulsión se ajusten a una matriz de transición energética, a partir de la cual el empleo de las energías azules u oceánicas se constituyan en la principal fuente de energía, coadyuvando con la descarbonización de la industria.

Figura 44

Buques mercantes más comunes

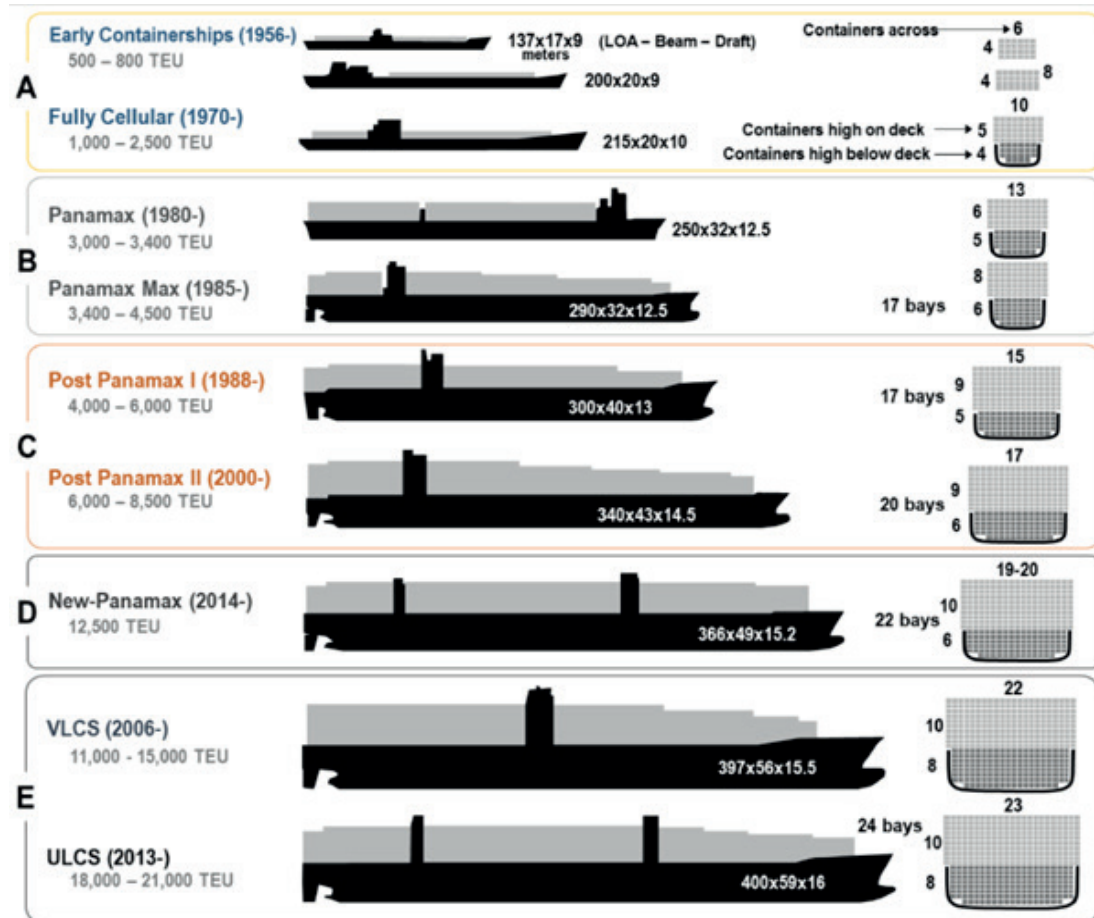


Nota. Hay algunos tipos de buques mercantes que transportan el comercio marítimo internacional, estos son algunos ejemplos; todos, en la actualidad, están siendo actualizados a nuevas normas en aras de minimizar el impacto negativo del cambio climático y para la conservación del medio marino y los ecosistemas. Figura modificada de Los tipos de Embarcaciones de Carga más Comunes; de Shipping & Logistics Blog; de 11 de febrero de 2019; tomada el 27 de marzo de 2023 de <https://www.shiplilly.com/es/blog/los-tipos-de-embarcaciones-de-carga-mas-comunes/>. 2022 LILLY + Associates International.

El esfuerzo en la construcción de estos buques también toman en cuenta las características de los puntos críticos por dónde van a cruzar, como son el Canal de Suez, el Estrecho de Malaca, el Canal de Panamá, que representan puntos en los que la riqueza y prosperidad de los países son tratados con el mayor cuidado y con toda la tecnología que sea posible, incluso ampliarlo con una gran inversión como el caso de Panamá (Figura 46), cuya ampliación se acercó a los 5.450 millones de dólares y el empleo de 30 000 trabajadores, empeñados en desarrollar un tercer carril con el que será posible lograr el transportar de una sola vez 13 000 TEU's, el triple de capacidad que se lograba con el anterior diseño; premonitoriamente, fue un buque mercante de bandera china el que inauguró esta nueva etapa en el comercio marítimo, con el tránsito del buque en ese sentido fue el "Cosco Shipping Panamá", que transportó 9 400 TEU's (La Nación, 2016).

Figura 45

Clasificación histórica de los buques portacontenedores



Nota. Este tipo de buques mercantes, junto con los que transportan hidrocarburos son los que más definen los espacios de gestión comercial marítima globales. Los valores que están dentro de las curvas verdes y amarillas representan el largo (eslora); el ancho (manga); el calado (profundidad bajo el agua) de los buques; p.e. (400x59x16) = 400 m de eslora; 59 m de manga y 16 m de calado. Modificado de Barcos portacontenedores tipo Panamax, tipo Neopanamax y otros; de Grúas y Transportes; 8 de abril de 2017; tomada el 28 de marzo de 2023 de <https://gruasytransportes.wordpress.com/2017/04/08/barcos-portacontenedores-tipo-panamax-tipo-neopanamax-y-otros/>.

Figura 46
 Buques que transitan por el actual Canal de Panamá

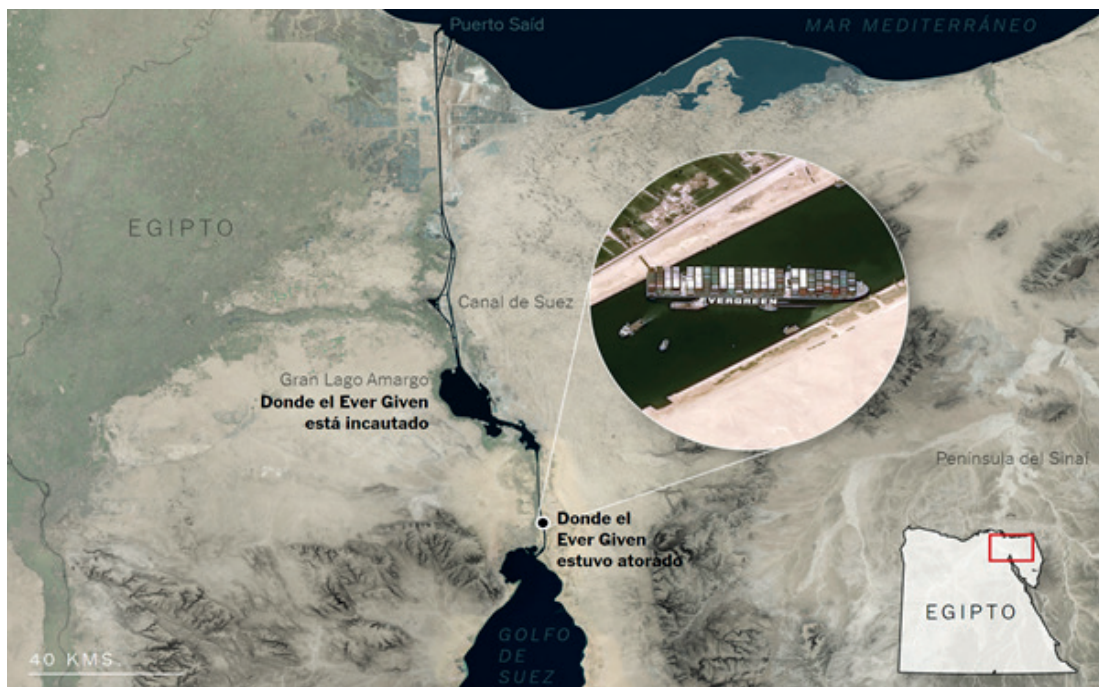


Nota. Lo más notable del nuevo canal de Panamá es que ahora es posible que transiten buques petroleros con capacidad de 1 millón de barriles de petróleo, lo que refleja la importancia estratégica de este canal. Reimpreso de BUQUES DEL CANAL - Autoridad del Canal de Panamá; de mi canal de Panamá, agosto de 2017, tomado el 30 de marzo de 2023 de <https://micanal-depanama.com/wp-content/uploads/2017/08/Buques-del-Canal-08-28-digital.pdf>.

Aunque existe también la otra cara de la moneda respecto a estos pasos estratégicos, como fue el caso del Canal de Suez, cuando el 23 de marzo de 2021 el mega portacontenedores “EVER GIVEN” encalló por seis días en el canal (Figura 47), produciéndose una pérdida al comercio marítimo de más de 10 000 millones de dólares al día, por la detención del tráfico marítimo, sin contar con la suspensión de las cadenas de suministro globales. El buque llevaba, aproximadamente 600 millones de dólares en mercaderías.

Figura 47

El “Ever Given” uno de los super portacontenedores y su vulnerabilidad en el canal de Suez



Nota. La propia demanda del mercado presiona para la existencia de ingenios como el “Ever Given”; sin embargo, existen riesgos y más aún en los puntos críticos del tráfico marítimo como es el caso de los canales y estrechos, como es el ejemplo del encallamiento ocurrido en el Canal de Suez, que representó para el comercio mundial una pérdida de 10 000 millones de dólares por día. La figura es una imagen satelital de CNES, vía Airbus, implementada por Scott Reinhard; fue reimpressa de Así fue como el Ever Given se atascó en el Canal de Suez, de The New York Times; de 19 de julio de 2021, tomada el 25 de marzo de 2023 de <https://www.nytimes.com/es/2021/07/19/espanol/canal-suez-evergiven.html#:~:text=EL%20CAIRO%20%E2%80%94%20Cuan-do%20el%20Ever,d%C3%B3lares%20de%20comercio%20al%20d%C3%ADa>.

Las causas fueron las condiciones meteorológicas, la impericia de los prácticos con la maniobra de este tipo de buques y las características de estos gigantes que alcanzan una eslora de 400 m, 59 m de manga, con una capacidad de transporte de 220.940 toneladas y 20.388 TEU's; a esas razones por las cuales se produjo el accidente, también se debe tomar en cuenta que la responsabilidad de las autoridades por la falta de un apropiado control de la seguridad a la navegación y las tareas de dragado, que no se hicieron justo en donde el buque encalló (Yee & Glanz, 2021).

No obstante, esos no fueron los únicos factores, ya que no hubo cuidado con la implementación de un sistema información meteorológica; la suma de errores dio los resultados que se han detallado; el hecho es que el mundo vio la vulnerabilidad que tiene el comercio mundial, cuando el transporte marítimo asume nuevos roles por efecto de la demanda del mercado, pero la realidad de las rutas del tráfico marítimo no se actualiza.

En el transporte de mercaderías por vía marítima a nivel global, la posición geográfica de los Estados es sumamente importante, y más aún cuando el desarrollo portuario se presente con limitaciones frente a un comercio global que, como estamos observando, requiere de grandes capacidades gerenciales y políticas de Estado que las estimule y oriente; pero más que nada, debe tener la visión anticipada del estadista que prevea las limitaciones y las dinámicas geo y oceanopolíticas que impulsan al mundo. En ese análisis, por ejemplo, es necesario tomar en cuenta la incidencia que tiene el estrecho de Malca⁴⁵ para el mercado internacional, ya que es uno de los más importantes porque:

...este punto geográfico de aproximadamente 900 kilómetros de longitud es de vital importancia para algunos de los países más importantes de Asia, como China, Japón y Corea del Sur, pero también lo es para economías emergentes del sudeste asiático. (Asia Dónde, 2020)

Este estrecho es el principal paso del comercio mundial entre el océano Índico al océano Pacífico, transportando el 25% de los bienes que se comercializan a nivel global, sobre todo de petróleo y gas. A diferencia del canal de Panamá o del canal de Suez, el estrecho de Malaca tiene un componente geopolítico y oceanopolítico por la presencia de China y de Estados Unidos de América, este último con una constante y disuasiva presencia de su Poder Naval, porque en caso de que en algún momento las cuestiones de crecimiento hegemónico presionaran a China a bloquear el estrecho con consecuencias graves para la economía mundial, a despecho de que para el gigante asiático también re-

⁴⁵ Es un estrecho a través del cual se unen los océanos Índico y Pacífico, que está ubicado entre la isla de Sumatra y la parte austral de la península malaya, entre Indonesia y Malasia (sudeste asiático). Constituye un paso vital para el comercio marítimo global, ya que gran cantidad de las líneas de tráfico marítimo pasan por ese lugar.

presentaría un fuerte impacto económico, pero, a la hora de la aplicación del realismo en las relaciones internacionales, lo menos pensable se convierte en herramienta del poder, más aún cuando tiene un rival que es el mayor hegemón global de la actualidad. En ese sentido, el desarrollo de la iniciativa del gobierno chino de 2013, el One Belt One Road (OBOR) representa el esfuerzo del gobierno chino para disminuir la dependencia de esa ruta para el tráfico marítimo de su comercio; y lo otro que es más evidente es la visión hacia Latinoamérica como mercados complementarios, como lo que está ocurriendo con Ecuador y sus vecinos.

La capacidad de carga de los puertos globales y los de Ecuador

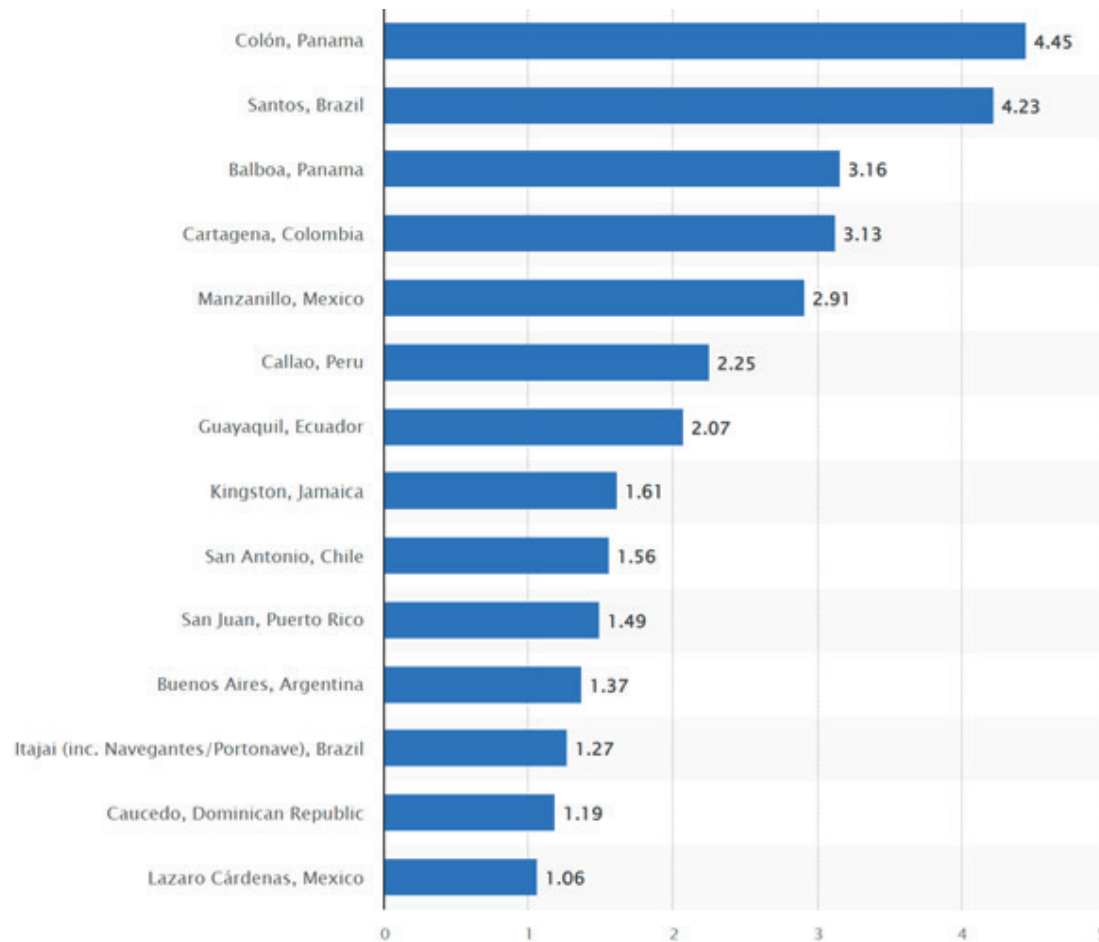
En el Pacífico sureste, partiendo desde Panamá, destacan los puertos (Figura 6) de Balboa, Panamá; Cartagena, Colombia; El Callao, Perú; Guayaquil, Ecuador; San Antonio y Chile. Ecuador con un volumen de carga de 2.07 millones de Teus al año es el cuarto puerto en importancia, conforme esta estadística. El más importante es el Puerto de Guayaquil por el que salen nuestras exportaciones con una movilización de carga del 70% de todo su comercio exterior, que lo realiza con el tráfico marítimo Asia-América (costa del Pacífico); además, tiene una posición estratégica con relación al Canal de Panamá, lo que facilita las exportaciones e importaciones hacia Europa y África. Después, el segundo puerto más importante es Puerto Bolívar, a través del cual se mueve el 80% de la producción bananera para exportación, siendo Europa su principal destino.

Luego está el Puerto de Manta, el cual es un puerto turístico y pesquero que además es un puerto de aguas abiertas. Su distancia⁴⁶ al Canal de Panamá le facilita mayor acceso a una ruta de tráfico marítimo que puede implicar disminución de costos y conexión con el comercio mundial. Es interesante el hecho de que el sector florícola, otrora usuario casi permanente de la vía aérea para la exportación de flores, ahora, ha incrementado el uso de la vía marítima con un incremento del 167% entre 2019 y 2020 (Coba, 2020).

⁴⁶ El Puerto de Manta se encuentra a, aproximadamente, 600 millas náuticas del Canal de Panamá.

Figura 48

Puertos marítimos latinoamericanos según su carga anual en TEUS



Nota. Reimpreso de Leading container ports in Latin America and the Caribbean in 2020, based on throughput (in million TEUs); en satatista; de 30 de septiembre de 2022; tomada el 29 de marzo de 2023, de <https://www.statista.com/statistics/729938/leading-container-ports-latin-america/>.

El transporte de mercaderías por vía marítima es uno de los aspectos más sustanciales de la globalización y el que mayor incidencia tiene sobre la economía y prosperidad de los países, sobre todo aquellos que exportan productos estratégicos, llámese hidrocarburos, minerales estratégicos, así como también bienes de consumo masivo. Como parte del SMM los puertos juegan un rol trascendente en el comercio marítimo, porque es a través de ellos que se envía o recibe las mercaderías de cualquier parte del mundo. Los puertos, en el movimiento de las cargas que salen y entran desde los buques, también generan grandes recursos que son necesarios para el desarrollo del país.

En ese contexto, el comercio marítimo es vital para la economía ecuatoriana y constituye un análisis importante dentro de la visión oceanopolítica, porque los socios económicos de Ecuador llegan y salen de los principales puertos ecuatorianos, como son el de Guayaquil, Manta y Puerto Bolívar; el puerto de Esmeraldas ha perdido importancia en los últimos años por su limitado movimiento de carga; es así que Ecuador ocupa el 7mo lugar en cuanto a los puertos con más gestión de carga (Figura 48) de Suramérica; no obstante, también es interesante observar a nivel mundial, cómo es el ranking de los puertos, en donde vemos una extraordinaria capacidad de gestión de carga por parte de algunos países asiáticos.

En cuanto a la categorización de los 16 mejores puertos del mundo (Figura 49), 10 son chinos, es decir, el 62,5%, que para el 2022 movieron 198,21 millones de TEUS; no obstante, también, 13 son de Oriente Extremo, es decir el 81,25%.

Figura 49

Dieciséis mejores puertos del mundo

#ch #	Puerto	País	Vol. Millones (2020) TEUS	Vol. Millones (2019) TEUS	Vol. Millones (2018) TEUS	Vol. Millones (2017) TEUS	Vol. Millones (2016) TEUS
1 1	Shanghai	China	43.50	43.30	42.01	40.23	37.13
2 2	Singapur	Singapur	36.60	37.20	36.60	33.67	30.90
2 3	Ningbo-Zhoushan	China	28.72	27.49	26.35	24.61	21.60
3 4	Shenzhen	China	26.55	25.77	27.74	25.21	23.97
4 5	Puerto de Cantón	China	23.19	23.23	21.87	20.37	18.85
6 6	Busán	Corea del Sur	21.59	21.99	21.66	20.49	19.85
5 7	Qingdao	China	22.00	21.01	18.26	18.30	18.01
6 8	Hong Kong	China	17.95	18.30	19.60	20.76	19.81
7 9	Tianjín	China	18.35	17.30	16.00	15.07	14.49
8 10	Róterdam	Países Bajos	14.35	14.82	14.51	13.73	12.38
11 11	Jebel Ali	Dubái - EAU	13.50	14.11	14.95	15.37	15.73
12 12	Puerto Klang	Malasia	13.24	13.58	12.32	13.73	13.20
9 13	Xiamen	China	11.41	11.12	10.00	10.38	9.61
14 14	Amberes	Bélgica	12.04	11.10	11.10	10.45	10.04
15 15	Kaohsiung	Taiwán	9.62	10.42	10.45	10.27	10.46
10 16	Dallan	China	6.54	10.21	9.77	9.70	9.61

Nota. La dinámica de los puertos asiáticos es tan grande que ningún puerto del Pacífico Suroriental podrá superarlos; no obstante, el desafío está en hacerlos lo más eficientes y en ello sólo con una adecuada orientación técnica y políticas vanguardistas podrán lograrlo. Modificado de Los 50 mejores puertos de contenedores; de World Shipping Council; 2019; de <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>








El comercio marítimo de Ecuador




El flujo comercial de Ecuador se sustenta en la dinámica de las exportaciones e importaciones que se llevan a cabo con el mundo y que deja ver un interesante desarrollo para el 2022 y hasta la presente fecha (figuras 50, 51, 52 y 53), que le identifica a Ecuador como un país esencialmente agrícola, florícola, pesquero y manufacturero; pero también es productor de petróleo y minerales, siendo esta última actividad productiva la que acarrea serios cuestionamientos por el impacto que está teniendo sobre el medio ambiente, en especial ríos y los ecosistemas (marinos y terrestres) y la biodiversidad asociada a ellos; no obstante, en el futuro (no más allá de 15 años) la visión hacia los mares desde la perspectiva de la minería submarina nos definirá espacios de gestión necesarios para el país, para lo cual debemos prepararnos en cuanto a definir líneas de investigación y a la construcción de capacidades para que al 2038 tengamos la capacidad mínima para ello.

Las exportaciones de los productos tradicionales superaron a los productos petroleros y estos se ubicaron por encima de los productos no tradicionales. Por otra parte, se identifica que las exportaciones a Asia (23.73%) están muy cercanas a las que se tiene con Estados Unidos de América (25.7%) y las dos son superadas por la Asociación Latinoamericana de Integración (27.38%), dejando distancias considerables con relación al resto de América (0.62%) y de Europa (3.04%), así como del Mercado Común Centro Centroamericano (1.09%) y de otras exportaciones (3.81%) que se realizan a Canadá, Reino Unido, la Asociación Europea de Libre Comercio, África, Oceanía y Otros Países; lo que expresa en el total de exportaciones (Figura 50).

Figura 50

Destino del total de exportaciones en el periodo 2021-2022

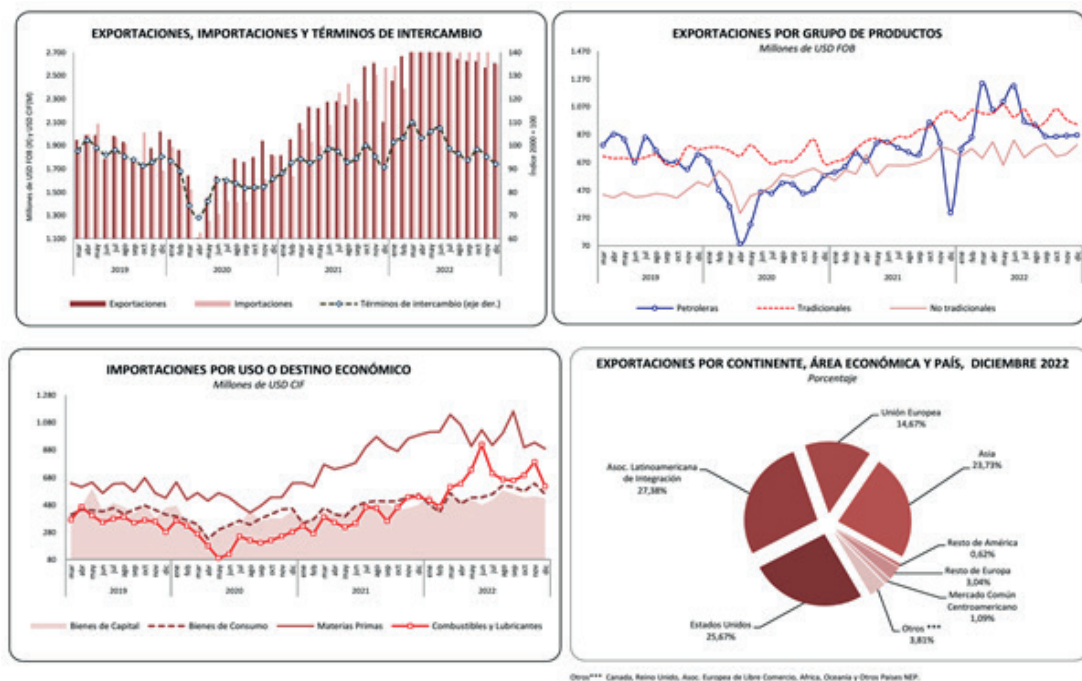
EXPORTACIONES TOTALES ¹	Ene-Dic 2020	Ene-Dic 2021	% Var. Anual 2021	Var. Anual Abs.	Ene-Dic 2021	Ene-Dic 2022	% Var. Anual 2022	Var. Anual Abs.
	USD	USD		USD	USD	USD		USD
	Millones	Millones	Millones	Millones	Millones	Millones	Millones	
 ESTADOS UNIDOS	4.739	6.345	33,9%	1.605	6.345	8.983	41,6%	2.639
 CHINA	3.322	4.075	22,7%	753	4.075	5.810	42,6%	1.735
 PANAMÁ	2.431	3.970	63,3%	1.538	3.970	4.575	15,3%	606
 CHILE	809	1.120	38,5%	312	1.120	1.289	15,0%	168
 COLOMBIA	790	852	7,9%	62	852	976	14,6%	124
 ESPAÑA	535	732	36,9%	197	732	946	29,2%	214
 PERÚ	419	619	47,6%	200	619	936	51,3%	317

	RUSIA	920	1.000	8,7%	80	1.000	928	-7,1%	-71
	PAÍSES BAJOS	566	685	21,1%	119	685	666	-2,8%	-19
	ITALIA	513	550	7,3%	38	550	557	1,3%	7

Nota. Reimpreso de “Principales destinos de exportaciones de Ecuador al mundo” de Boletín de cifras Comercio Exterior Febrero 2023; de febrero de 2023; en <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2023/02/VFBoletinComercioExteriorFebrero2023.pdf>.

Figura 51

Situación del comercio exterior a enero de 2023



Nota. Estados Unidos aún sigue siendo nuestro mayor socio comercial; sin embargo, Asia comienza a despuntar como un mercado importante y que genera oportunidades para nuestros sectores productivos. Reimpreso de Información Estadística Mensual Nro. 2 051; de Banco Central del Ecuador; de 31 de enero de 2023; tomada el 27 de marzo de 2023, de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/IEMensual/m2051/IEM2051.pdf>; pag 48.

En el asunto de la producción camaronera, Ecuador ha demostrado iniciativas interesantes que ayudan al desarrollo del mercado sostenible nacional y se vislumbran como un valor agregado muy atractivo para los mercados de la

Unión Europea, Estados Unidos de América y asiático. Se trata del Sustainable Shrimp Partnership SSP, que es una iniciativa que ha madurado cinco años, cuyo objetivo fue:

Asegurar que, en las próximas décadas, las actuales y futuras generaciones puedan disfrutar de marisco saludable. Entre los logros alcanzados de la SSP, podemos mencionar el convertirse en pionera en su categoría en temas de trazabilidad, implementando la tecnología blockchain y posteriormente unirse al ecosistema de IBM Food Trust⁴⁷. (PRO ECUADOR, 2023)

Figura 52

Exportaciones e importaciones de Ecuador hasta marzo de 2023

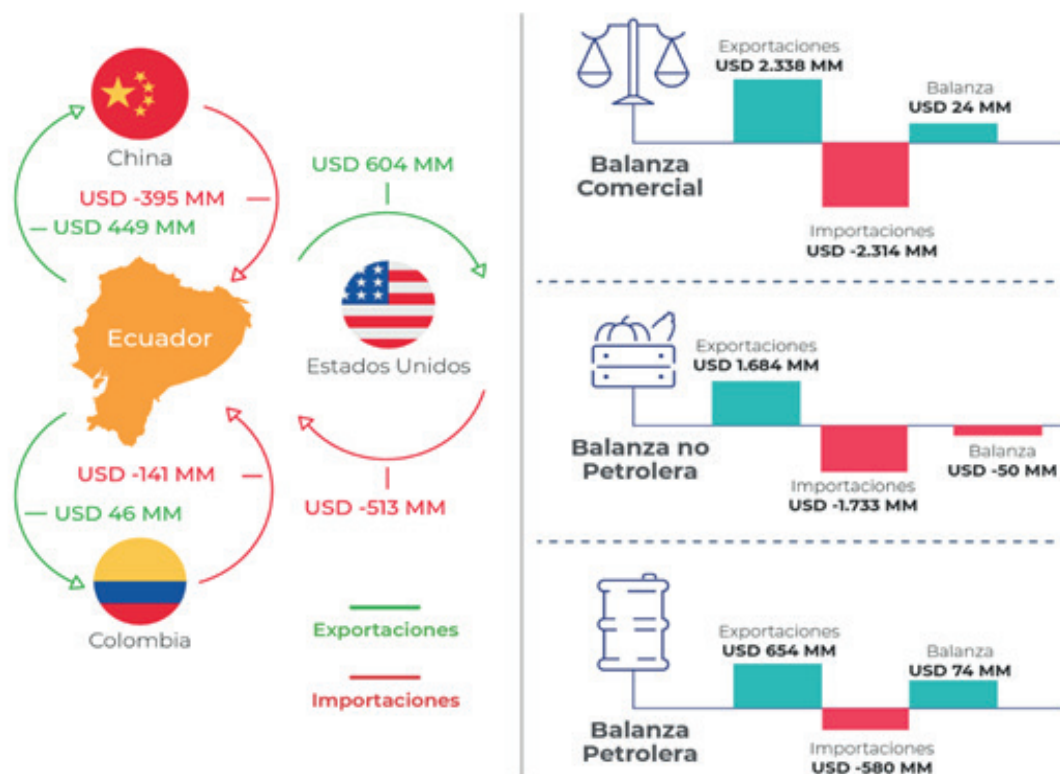


⁴⁷ "es una red colaborativa de productores, procesadores, mayoristas, distribuidores, fabricantes, minoristas y otros, que mejora la visibilidad y la responsabilidad en toda la cadena de suministro de alimentos. Construida sobre IBM Blockchain, esta solución conecta a los participantes a través de un registro autorizado, inmutable y compartido de procedencia de alimentos, datos de transacciones, detalles de procesamiento y más." (IBM, 31)

Nota. A la fecha, sólo las exportaciones de camarón superaron a las exportaciones petroleras; y los otros rubros como banano, cacao, flores, madera, pesca (incluidos enlatados) y manufacturas representan un importante volumen de exportación; no obstante, los volúmenes de los productos mineros son inquietantemente altos. Reimpreso de Boletín Macroeconómico Marzo 2023, de ASOBANCA, pág. 10, 20 de marzo de 2023, tomada el 29 de marzo de 2023, de <https://asobanca.org.ec/wp-content/uploads/2023/03/Boletin-macroeconomico-Marzo-2023.pdf>.

Figura 53

Balanza con los socios comerciales de Ecuador



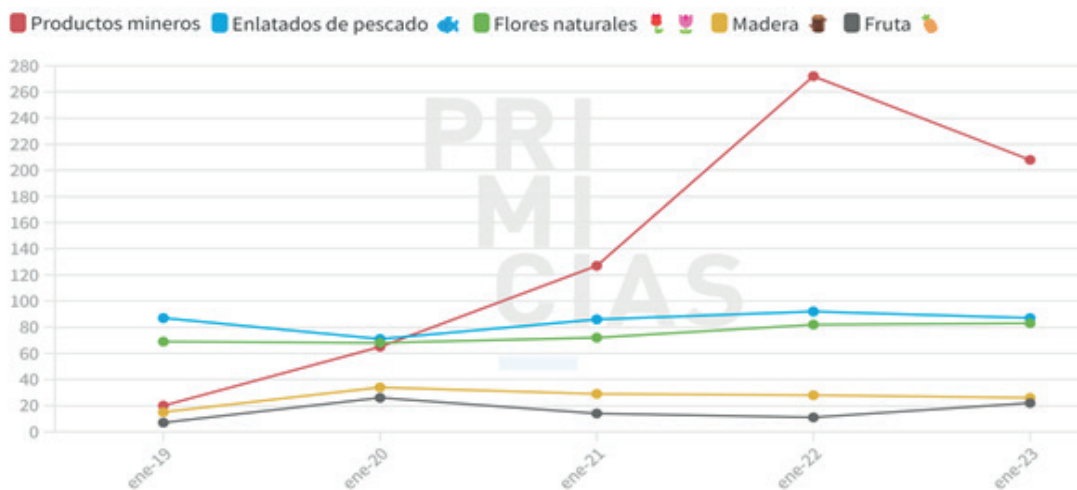
Nota. En el tema comercial se puede ver la influencia y lucha hegemónica de China y Estados Unidos de América, lo que claramente nos hace ver que cada espacio geo y oceanopolítica cuenta. Reimpreso de Boletín Macroeconómico Marzo 2023, de ASOBANCA, pág. 11, 20 de marzo de 2023, tomada el 29 de marzo de 2023, de <https://asobanca.org.ec/wp-content/uploads/2023/03/Boletin-macroeconomico-Marzo-2023.pdf>.

Ecuador está en una posición sensible porque no ha habido las suficientes políticas públicas ni la previsión necesaria para controlar la deuda externa que se contrajo desde el periodo presidencial de Correa, sumado a otros valores de deuda externa que se han ido sumando a la ya existente. En ese contexto, las exportaciones por vía marítima han disminuido (Figura 54) tanto en cuanto la demanda de los productos ecuatorianos ha bajado en mercados antaño favorables a los productos nacionales, los cuales, además, no tienen un significativo valor agregado en cuanto a la producción de innovación en ciencia y tecnología.

Esta situación se puede ver con la disminución de las exportaciones de los productos no tradicionales, que en enero de 2023 bajó el 17% en cuanto a volumen y, comparativamente, el 10% con relación al mismo mes de 2022. Uno de los sectores más afectados es el de las manufacturas de cuero, madera, plástico, caucho y el sector de conservas de pescado; así como la disminución de otros rubros como papel y cartón, y textiles, cuyos mercados son intrarregionales (Colombia, Perú y Centroamérica).

Figura 54

Las exportaciones de los principales productos no tradicionales, en millones de dólares



Nota. La figura fue elaborada por Daniela Castillo de Primicias⁴⁸, con data del Banco Central del Ecuador, BCE. En este grupo está uno de los rubros más controversiales de la producción nacional, la minería y que tiene las cifras de mayor exportación, evidenciando un máximo en el 2022. Luego están los rubros de enlatados de pescado y de las flores, con una tendencia estable. Reimpreso de Principales productos no tradicionales de exportación; de Primicias; de 22 de marzo de 2023; tomado de 28 de marzo de 2023; de <https://www.primicias.ec/about-us/>

⁴⁸ Primer diario digital de Ecuador sustentado de su actividad detallada en su Web: <https://www.primicias.ec/about-us/>



primicias.ec/noticias/economia/exportaciones-manufacturas-comercio-exterior/#:~:text=Las%20exportaciones%20de%20productos%20no,millones%20en%20enero%20de%202023.

Para mirar los cambios del comportamiento de los mercados internacionales con respecto a la oferta de la producción ecuatoriana, no habrá necesidad de ir muy atrás en el tiempo, simplemente hasta el periodo 2016-2018 (Figura 55), cuando en la lista de los diez principales productos de exportación del país, no aparecían los minerales; lo que comparado con la Figura 54, es evidente el incremento de las exportaciones de productos mineros. Esto tiene algunas implicaciones que van desde el deterioro del ambiente, la minería ilegal y el probable abandono de otros procesos productivos importantes, con las consecuencias económicas, sociales, ambientales, políticas y de seguridad ciudadana, que aquella actividad implica.

Figura 55

Los productos de mayor exportación de Ecuador en el periodo 2016-2018

10 PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DEL ECUADOR							
	Posición	Productos	2016	2017	2018	Participación	Tasa de crecimiento 2017 - 2018
	1	Petróleo Crudo	4.077,5	5.029,2	6.764,5	37,1%	34,5%
	2	Camarón	2.140,5	2.510,4	2.703,9	14,8%	7,7%
	3	Banano y Plátano	2.273,4	2.551,9	2.630,9	14,4%	3,1%
	4	Enlatados de pescado	751,7	964,5	1.054,0	5,8%	9,3%
	5	Flores Naturales	686,1	756,0	731,6	4,0%	-3,2%
	6	Cacao y elaborados	567,6	552,4	589,0	3,2%	6,6%
	7	Otras Manufacturas de metal	256,5	304,2	355,4	1,9%	16,9%
	8	Atún y pescado	212,6	188,4	267,9	1,5%	42,2%

	9	Extractos y aceites vegetales	236,2	249,7	227,6	1,2%	-8,9%
	10	Productos mineros	254,7	225,0	226,8	1,2%	0,8%
Exportaciones Totales			13.778,4	15.718,8	18.234,7	100,0%	16,0%

Nota. La data es del Banco Central del Ecuador y corresponde a las exportaciones ecuatorianas realizadas entre enero y octubre de cada año, expresadas en millones de dólares. Para ese periodo, el rubro correspondiente a “Productos mineros” ocupaba el décimo lugar. Reimpreso de 10 principales productos de exportación del Ecuador; de EKOS; de 1 de enero de 2020; tomado el 29 de marzo de 2023, de <https://ekosnegocios.com/articulo/10-principales-productos-de-exportacion-del-Ecuador>

Las exportaciones pesqueras ecuatorianas

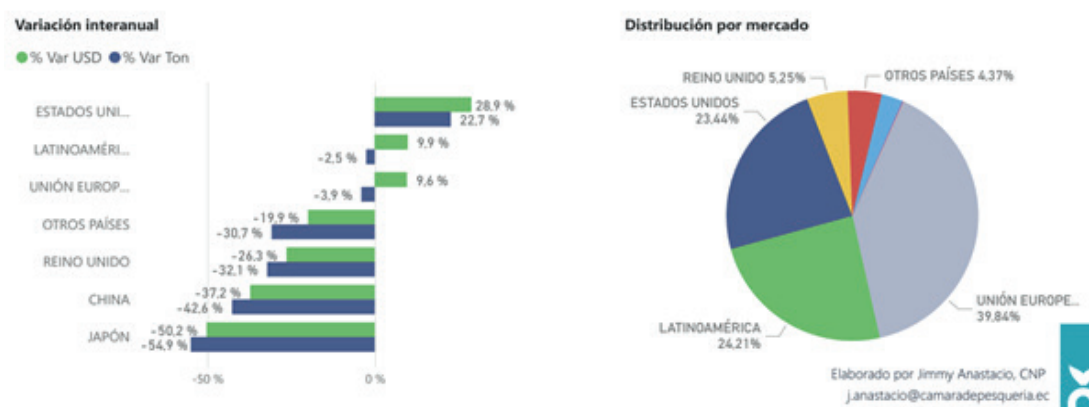
Ecuador es un país de extraordinaria biodiversidad y, consecuentemente, una de las principales actividades es la pesca, tanto en los espacios marítimos jurisdiccionales, como en los no jurisdiccionales, dando los resultados detallados en la Figura 56, en la que el mercado asiático no representa un valor significativo en las exportaciones del país; sin embargo, para el mercado europeo sí es significativo y, en ese sentido, las acciones deben emprenderse para evitar lo que ha ocurrido a principio de este año, que por dar espacio a los productos de Asia, con costos más competitivos, disminuyó la demanda de nuestro pescado, llevando incluso a parar las plantas de producción. En la Figura 57 se detalla el destino de exportación de nuestros productos pesqueros.

Figura 56

Exportaciones pesqueras ecuatorianas en los años 2021 y 2022

Año PRODUCTO	2021		2022		%Variación en el periodo	
	Miles USD	Ton	Miles USD	Ton	% Var USD	% Var Ton
Aceite de pescado	\$9.538	5.430	\$7.743	3.350		
Filetes de pescado	\$116.522	15.443	\$166.533	19.262		
Harina de pescado	\$96.505	73.184	\$64.535	48.865		
Lomos y conservas de atún	\$1.177.794	276.856	\$1.270.943	267.495		
Otras conservas de pescado	\$84.722	41.244	\$95.484	42.616		
Otros productos del mar	\$77.393	10.121	\$96.854	12.836		
Pescado congelado	\$150.479	109.629	\$129.814	76.831		
Pescado fresco	\$82.919	11.383	\$82.120	11.229		
Total	\$1.795.872	543.291	\$1.914.026	482.484	6,6 %	-11,2 %

Año PRODUCTO	2022	
	% Var USD	% Var Ton
Aceite de pescado	▼ -18,8 %	▼ -38,3 %
Filetes de pescado	▲ 42,9 %	▲ 24,7 %
Harina de pescado	▼ -33,1 %	▼ -33,2 %
Lomos y conservas de atún	▲ 7,9 %	▼ -3,4 %
Otras conservas de pescado	▲ 12,7 %	▲ 3,3 %
Otros productos del mar	▲ 25,1 %	▲ 26,8 %
Pescado congelado	▼ -13,7 %	▼ -29,9 %
Pescado fresco	▼ -1,0 %	▼ -1,4 %
Total	6,6 %	-11,2 %



Nota. En el 2022 las exportaciones pesqueras denotan una disminución con relación al año 2021 y arroja un balance negativo con respecto a China de -42,6% y con Japón de -54,9%; sin embargo, el volumen de comercio con Asia respecto a la producción pesquera no es grande, con apenas menores al 4,37% (Otros Países). Reimpreso de REPORTE DE EXPORTACIONES PESQUERAS DEL ECUADOR; de la Cámara Nacional de Pesquería; de 31 de diciembre de 2023; tomado el 29 de marzo de 2023 de <https://camaradepesqueria.ec/project/reportes-publicos/>.

Figura 57

Destino de la exportación de la pesca ecuatoriana en el año 2022

Año País Procedencia / Destino	2021		2022		2022	
	Miles USD	% total USD	% Var USD	Ton	% Var Ton	
ESTADOS UNIDOS	\$448.575	23,44%	▲ 28,9 %	63.554	▲ 22,7 %	
ESPAÑA	\$371.133	19,39%	▲ 32,1 %	75.258	▲ 8,4 %	
COLOMBIA	\$171.956	8,98%	▼ -1,3 %	59.134	▼ -10,5 %	
ITALIA	\$108.336	5,66%	▼ -8,2 %	17.872	▼ -11,4 %	
REINO UNIDO	\$100.430	5,25%	▼ -26,3 %	22.383	▼ -32,1 %	
ARGENTINA	\$94.515	4,94%	▲ 19,5 %	23.705	▲ 11,0 %	
CHILE	\$71.140	3,72%	▲ 35,8 %	17.844	▲ 21,6 %	
PAÍSES BAJOS (HOLANDA)	\$63.155	3,30%	▼ -45,5 %	12.899	▼ -53,9 %	
PORTUGAL	\$61.300	3,20%	▲ 21,7 %	11.037	▲ 10,5 %	
FRANCIA	\$57.779	3,02%	▲ 4,8 %	11.735	▼ -1,7 %	
CHINA	\$52.251	2,73%	▼ -37,2 %	32.818	▼ -42,6 %	
ALEMANIA	\$31.093	1,62%	▲ 3,8 %	6.794	▼ -7,9 %	
PERÚ	\$30.817	1,61%	▼ -13,6 %	13.790	▼ -7,6 %	
COSTA DE MARFIL	\$26.231	1,37%	▼ -10,0 %	26.836	▼ -6,6 %	
MÉXICO	\$23.170	1,21%	▲ 16,5 %	11.277	▲ 3,9 %	
POLONIA	\$20.104	1,05%	▲ 95,0 %	4.864	▲ 61,4 %	
BÉLGICA	\$18.103	0,95%	▲ 73,8 %	4.170	▲ 33,7 %	
BRASIL	\$17.585	0,92%	▼ -2,2 %	5.928	▼ -38,9 %	
RUSIA	\$17.099	0,89%	▼ -37,2 %	7.967	▼ -51,5 %	
VENEZUELA, REPÚBLICA BOLIVARIANA	\$13.151	0,69%	▲ 54,2 %	3.202	▲ 14,0 %	
COSTA RICA	\$11.613	0,61%	▲ 69,1 %	4.663	▲ 28,4 %	
CANADÁ	\$11.136	0,58%	▲ 181,0 %	1.893	▲ 80,4 %	
URUGUAY	\$9.968	0,52%	▲ 11,7 %	2.498	▼ -6,7 %	
IRLANDA	\$6.422	0,34%	▲ 15,2 %	1.379	▲ 6,1 %	
REP. CHECA	\$5.452	0,28%	▲ 33,7 %	1.147	▲ 12,9 %	

REPÚBLICA DOMINICANA	\$5.332	0,28%	▼	-5,4 %	2.511	▼	-18,5 %
GRECIA	\$4.718	0,25%	▲	2,5 %	960	▼	-8,3 %
GUATEMALA	\$3.765	0,20%	▲	69,0 %	3.020	▲	73,1 %
HONG KONG	\$3.496	0,18%	▼	-17,4 %	201	▲	17,7 %
GHANA	\$3.470	0,18%	▼	-65,3 %	3.860	▼	-64,0 %
PANAMÁ	\$3.382	0,18%	▼	-7,7 %	1.140	▼	-9,4 %
LITUANIA	\$2.915	0,15%	▲	96,9 %	1.692	▲	287,5 %
TURQUÍA	\$2.711	0,14%	▲	43,8 %	3.179	▲	44,4 %
PARAGUAY	\$2.498	0,13%	▲	43,2 %	673	▲	40,4 %
JAPÓN	\$2.443	0,13%	▼	-50,2 %	2.069	▼	-54,9 %
Total	\$1.914.026	100,00%		6,6 %	482.484		-11,2 %

Nota. Con respecto a otros periodos vemos que China (-42,2%) y Japón (-54,9%) tienen decrementos significativos que deben ser evaluados y, eventualmente, generar estrategias para revertir esa situación. Reimpreso de REPORTE DE EXPORTACIONES PESQUERAS DEL ECUADOR; de la Cámara Nacional de Pesquería; de 31 de diciembre de 2023; tomado el 29 de marzo de 2023 de <https://camaradepesqueria.ec/project/reportes-publicos/>.

Por otra parte, las faenas que realiza nuestro país lo hace en los espacios marítimos jurisdiccionales como en los no jurisdiccionales, bajo las reglas de las Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero, OROP's, entre las que se encuentra la Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT⁴⁹ (Figura 58), de la cual también son parte China⁵⁰, Japón⁵¹, Corea del Sur⁵², Taiwán⁵³; la Comisión de Pesquerías del Océano Pacífico Central y Occidental, WCPFC; y, de pelágicos menores como el jurel y otros pequeños pelágicos a través de la Organización Regional de Ordenación de Pesquerías del Pacífico Sur, SPR-FMO.

⁴⁹ Ecuador suscribió su entrada a la CIAT el 14 de abril de 2004; así mismo, ratificó el 7 de mayo de 2021.

⁵⁰ China suscribió su entrada a la CIAT el 03 de marzo de 2004; y, ratificó el 30 de octubre de 2009.

⁵¹ Japón suscribió su adhesión a la CIAT el 11 de julio de 2008.

⁵² Corea del Sur su adhesión a la CIAT el 13 de diciembre de 2005.

⁵³ Taiwán firmó su entrada a la CIAT el 14 de noviembre de 2003 y lo ratificó el 17 de agosto de 2010.

Figura 58

Ecuador con una gran capacidad de pesca en el contexto de la CIAT



Nota. Ecuador ha cumplido la mayor captura de lo que va del año 2023 en, aproximadamente, el 51,6% de la pesca, lo que se ve reflejado en los volúmenes de pesca realizados; no obstante, hay que considerar que en lo que va del 2023 sus cifras tienden a ser altas con respecto a los demás años, lo que puede implicar un riesgo de sobrepesca. Modificada de Capturas acumulativas; de CIAT; sin fecha; tomado el 23 de marzo de 2023; de <https://www.iattc.org/es-ES/Data/Cumulative-catch>.

En el contexto de la CIAT, Ecuador tiene la mayor flota atunera de la Región, y su capacidad de producción ha permitido un gran desarrollo del sector pesquero, sin embargo, es esencial tomar las precauciones del caso para neutralizar a la INDNR y la sobrepesca, que entre las dos representan un severo impacto a la biodiversidad marina.

Las flotas internacionales con barcos pesqueros con mayoritariamente banderas chinas

Una realidad que debemos asumir en la magnitud de los hechos es que China es una superpotencia global, con una población de más de 1 400 millones de habitantes, y que cada vez más necesita alimentarlos, y la forma de hacerlo es pescando en alta mar, independientemente de la opinión de quienes se sientan

aludidos o perjudicados, toda vez que cumpla con las reglas de un juego de ajedrez oceanopolítico que tiene como base la alta mar y lo que implica desde esa perspectiva la libertad de navegación y de pesca, claro está, ajustado a las normativas de las OROP's cualesquiera que sean las reglas que impongan.

Está claro que aquello no es un impedimento para reiterar la satisfacción de su necesidad de pescar para dar alimentación a su gente. Desde el realismo clásico, es una razón de Estado de la que no se va a apartar, ya que eso es parte de la supervivencia del Estado chino.

¿Cuándo comenzó a ser una realidad más evidente en nuestro ámbito? Realmente fue un “descuido” de uno de los buques de carga que acompañan a estas flotas de, aproximadamente 300 o 350 buques que realizan casi el mismo periplo anual. El asunto fue que el 13 de agosto de 2017, un buque de la flota pesquera, cuya presencia ya fue advertida por la Armada del Ecuador⁵⁴, ARE, en julio, en áreas oceánicas próximas a las islas Galápagos, en alta mar, es decir, en espacios marítimos no jurisdiccionales. El navío aprehendido se llamaba “Fu Yuan Yu Leng 999”, de bandera china; no era un barco pesquero, era uno de apoyo de la flota pesquera circundante, concretamente, un carguero refrigerado de 98 m de eslora, que transportaba 500 t de pesca, la cual, en casi su totalidad eran tiburones protegidos. a los cuales les habían sido mutiladas sus aletas.

Se hizo un estudio que fue publicado en la revista *Nature* y los resultados además de ser preocupantes, develan una realidad que se repite varias veces: cada año, alrededor del mundo, la pesca INDNR está siendo utilizada como herramienta oceanopolítica para la provisión de pescado para China y algunos mercados asiáticos, sea para alimentar o lucrar con ello. En todo caso, el referido estudio se basó en el análisis del 12% de la carga del barco aprehendido, es decir, 929 individuos, de un estremecedor total de 7 639 especies sacrificadas de tiburones, dando los siguientes resultados:

El estudio determinó que, de las 12 especies analizadas, la más abundante era la de tiburón sedoso, con 257 especímenes pescados. Este tipo de tiburón es catalogado como una especie vulnerable según la UICN y “ha sido reportada como la segunda especie más abundante en los mercados de Hong Kong y Guangzhou en China, los centros minoristas de aletas de tiburón más grandes del mundo”, de acuerdo con los investigadores.

También se encontraron 188 tiburones aletón, catalogados como “en peligro crítico” de extinción, 122 tiburones rabón bueno, en peligro de

⁵⁴ A mediados de julio de 2017 el Comando de Operaciones Navales había detectado una flota de barcos que estaban pescando a más o menos unos 230 mn del límite exterior de la ZEE de las islas Galápagos.

extinción, 122 tiburones martillo festoneado, en peligro crítico de extinción y 109 tiburones azules, que se clasifican como “casi amenazados”. Los demás tiburones corresponden a las especies martillo liso (67), zorro (54), gris de arrecife (2), tigre (2), tinto (4), ballena (1) y sabueso común (1). Cuatro especies mostraron una mayor proporción de individuos inmaduros que maduros, es decir, tiburones jóvenes que no pudieron reproducirse, lo que afecta al mantenimiento de las especies. (Loaiza, 2021)

El tiburón, como una especie altamente migratoria, se encuentra en casi todos los mares del mundo, eso representa un espectro amplio para su cacería y dentro de eso, por el negocio global que representa, cercanos a los 3 000 millones de dólares (IPS, 2022), su extinción demanda urgentes medidas de parte de todos los Estados, conscientes, no sólo del impacto ambiental que representa, sino lo que representa para la vida misma del hombre, dentro del equilibrio natural. El mercado para estas especies es grande y muy rentable, lo que, cada vez, hace que el negocio crezca si es que no se toma medidas para frenar aquello.

Considerando que los ecosistemas, sus servicios⁵⁵ y la biodiversidad asociada a ellos⁵⁶ son fundamentales para la vida, sea que se encuentren en los espacios marítimos jurisdiccionales o en los no jurisdiccionales, se constituyen en intereses marítimos nacionales; y dentro de ellos la pesca juega un rol trascendente como elemento estratégico de gran importancia, por lo tanto, el uso excesivo o ilegal de esos recursos constituye una grave afectación para el desarrollo nacional y la sostenibilidad de su uso.

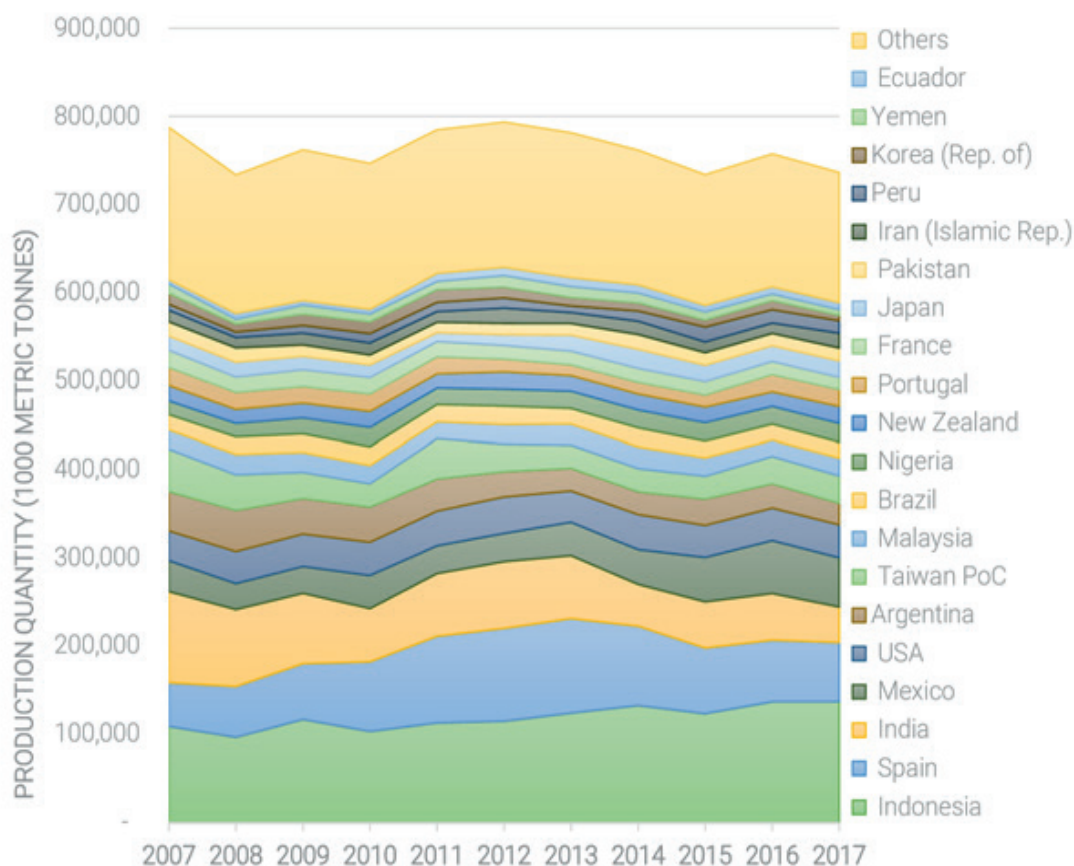
En ese sentido, por ejemplo, la pesca incidental del tiburón ha convertido a Ecuador en un operador de captura de los tiburones (Figura 59), al amparo del marco legal que en la época del gobierno de Correa dejó abierta para la pesca incidental del tiburón, lo cual sin dudas requiere un urgente ajuste. Por otra parte, en el mismo periodo, la demanda de los consumidores de carne de tiburón en Asia, pese a las restricciones, no ha disminuido como se esperaba y la tendencia se mantiene (Figura 60).

⁵⁵ Entendiendo que los servicios ecosistémicos son sustanciales para la vida en el planeta.

⁵⁶ Se refiere a la biodiversidad asociada a los ecosistemas marítimos.

Figura 59

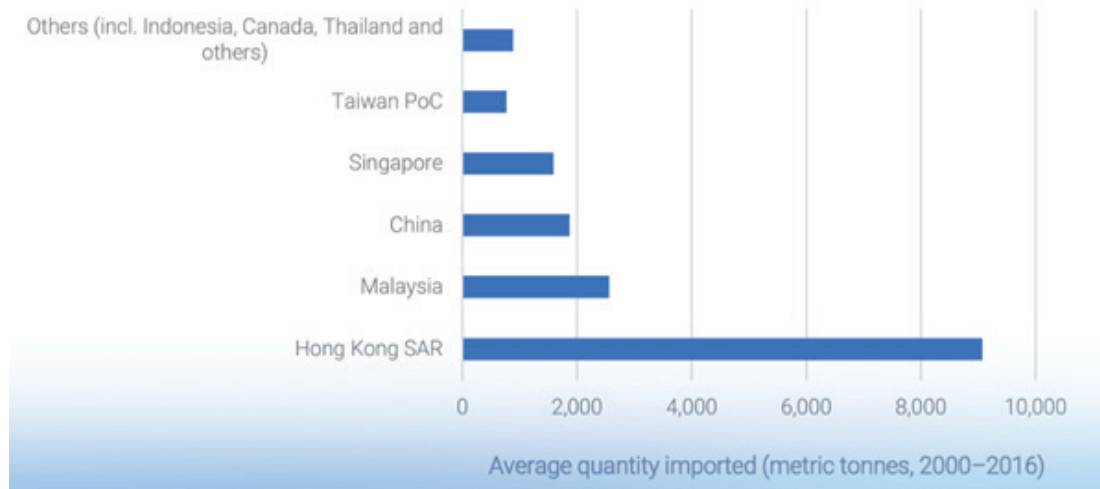
Ranking de pesca comercial de tiburones en el periodo (2007-2017)



Nota. Ecuador aparece en este estudio entre los 20 pescadores globales, con fines comerciales, de tiburón, con un aporte de 600 000 toneladas de tiburón por año, en el periodo (2007-2017); una cifra desconcertante para la visión de sostenibilidad que ha caracterizado a Ecuador. Reimpreso de “AN OVERVIEW OF MAJOR SHARK CATCHERS TRADERS AND SPECIES”; de N. Okes y G. Sant; 2019; TRAFFIC the wildlife trade monitoring network, September 2019; pág. 6. Difusión global sin restricciones.

Figura 60

Mayores importadores de aletas de tiburón en el periodo (2000-2016)



Nota. Los mayores consumidores de las aletas de tiburón son los países asiáticos. Reimpreso de “AN OVERVIEW OF MAJOR SHARK CATCHERS TRADERS AND SPECIES”; de N. Okes y G. Sant; 2019; TRAFFIC the wildlife trade monitoring network, September 2019; pág. 12.

La situación es tan crítica que la World Wildlife Found, WWF, el 13 de mayo de 2021, desde su sede en Quito, expresó su preocupación con un comunicado en su página Web, de la cual se extraen los siguientes aspectos importantes:

Un estudio reciente reveló que las poblaciones mundiales de tiburones y rayas de mar abierto han disminuido un 71 % desde la década de 1970 debido al aumento 18 veces mayor de la presión relativa de pesca. La mitad de las 31 especies de tiburones y rayas oceánicas están ahora en peligro crítico o en peligro de extinción según la Lista Roja de la UICN.

Se pescan hasta 100 millones de tiburones anualmente, con poblaciones de algunas especies oceánicas reducidas en más del 95 % como resultado de la sobrepesca.

Si bien los tiburones y las rayas oceánicas son importantes para la alimentación, los medios de vida, el turismo y el equilibrio ecológico, las investigaciones recientes también destacan su importancia en procesos a escala planetaria, como el secuestro de carbono (cuando los cadáveres de tiburones y rayas se hunden hasta el fondo después de la muerte). Se estima que la inhibición de este proceso mediante la pesca de estos animales y la extracción de este “carbono azul” ha liberado al menos 730

millones de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) a la atmósfera desde 1950. (WWF, 2021)

Desde el punto de vista oceanopolítico este tipo de pesca es INDNR que atienden a razones de Estado, en este caso de las de China tienen connotaciones de una guerra híbrida y puede ocasionar, en algún momento, una situación compleja; en vista de que la acción depredadora de estas flotas pesqueras no discrimina al momento de tomar recursos vivos que son sustanciales para la alimentación de los pueblos del mundo, especialmente de los que están cerca de sus áreas de pesca en alta mar. En ese sentido se han pronunciado algunas autoridades, entre ellas, el almirante James Stavridis, que en 2017 ya se refirió al tema, de la siguiente manera:

...las flotas pesqueras de aguas distantes subsidiadas por el estado chino, que a veces operan con la protección de la guardia costera, son una forma de “guerra híbrida” y que “las naciones están dispuestas a impulsar... ley” para acceder a “enormes ollas de recursos” en los océanos. (Woody, 2020)

La pelea por los recursos estratégicos ya comenzó, entre ellos está la pesca, si no por medios bélicos, sí por la posesión real de los recursos de la forma que fuere; además, también están los minerales estratégicos, especialmente aquellos que tienen que ver con los que son capaces de generar energía, conservarla, almacenarla, y también, generar elementos de alta tecnología para las industrias del espacio, de defensa, de la medicina y la construcción de materiales inteligentes, en ese rango se encuentran las tierra raras, las mismas que se encuentran en tierra como en el mar.

Por otra parte, la pesca que han realizado las flotas pesqueras con la mayoría de los pesqueros de bandera china, por lo menos en los últimos 3 años, es del calamar gigante o el dosidicus giga, que aparecen desde enero a abril en las aguas próximas al oeste de las islas Galápagos y de mayo a septiembre están en las aguas peruanas (Figura 61), con estadías próximas al área interzonas, es decir, al espacio marítimo que se encuentra en alta mar entre las ZEE's de Ecuador continental y del Ecuador insular. El negocio de la pesca del calamar gigante es muy rentable, cercanos a los 1 000 millones de dólares al año, sin embargo, también representa un impacto severo a los ecosistemas y a su biodiversidad asociada.

No obstante, China ocupa...

...el primer lugar en el índice de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de la Iniciativa Mundial contra la Delincuencia Organizada Transnacional. De hecho, la base de datos Krakken, elaborada por la empresa consultora FishSpectrum, ha identificado al menos 183 buques chinos sospechosos de estas prácticas en aguas internacionales hasta 2018. (Torrice, 2020)

Figura 61

La pesca del calamar gigante en las aguas del Pacífico Sureste



Nota. La pesca del calamar gigante o *dosidicus giga* es uno de los mayores esfuerzos de las flotas de pesca con pesqueros mayoritariamente de bandera china, haciendo un recorrido anual desde las islas Galápagos, hacia las aguas próximas a las de Perú, Chile y Argentina. Reimpreso de América del Sur planea respuesta regional a la pesca ilegal del calamar gigante; de diálogo chino. <https://dialogochino.net/es/actividades-extractivas-es/39004-america-del-sur-planea-respuesta-regional-a-la-pesca-ilegal-del-calamar-gigante/>

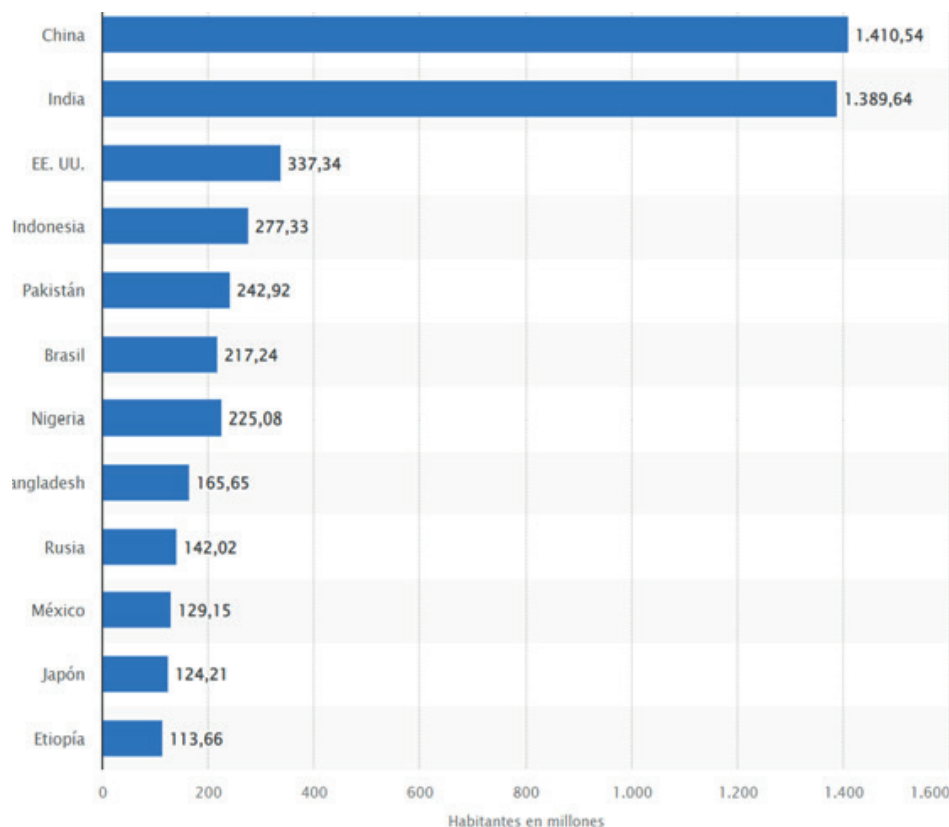
Datos importantes sobre China

China es el país con mayor población mundial (Figura 62); y su proyección a marzo de 2023 es de aproximadamente 1.454.774.000 habitantes, lo que representa el 18,47% de la población mundial; ocupando una extensión territorial terrestre total de 9.388.211 km², con una densidad poblacional de 153 habitantes por km². Del total de la población china, el 60,8% es urbana, es decir, 875.075.919 de acuerdo con la estadística de 2020, definiendo además un promedio de edad de la población de 38,4 años (worldometer, 2023).

El porcentaje de población urbana es el efecto de la migración desde el campo a la ciudad, lo que ha generado grandes concentraciones en las capitales de provincia, un tema que el gobierno chino está tratando de solventar con la construcción de ciudades intermedias que alivien dichas concentraciones; aun así, podemos encontrar ciudades tan grandes como: Shanghái (29.210.808 hab.); Beijing (21.766.214 hab.); Chongqing (17.340.704); Guangzhou (14.284.353 hab.) y Tianjin (14.238.643) (Figura 63).

Figura 62

Número de habitantes de los doce países más poblados del mundo



Nota. China e India tienen la mayor concentración poblacional global, superando por más de mil millones de habitantes al que está en tercer lugar que es Estados Unidos de América. Sostener las capacidades necesarias para la supervivencia y desarrollo de los ciudadanos de esos países; sin duda, exigirá grandes capacidades geoestratégicas y, sobre todo, acciones geopolíticas mundiales. Reimpresión de Número de habitantes en los quince países más poblados del mundo en 2022; de *statista*; en 21 de noviembre de 2022; tomado el 30 de marzo de 2023, de <https://es.statista.com/estadisticas/635123/paises-mas-poblados-del-mundo/>

Figura 63

Las 20 ciudades más pobladas del mundo según data estadística oficial

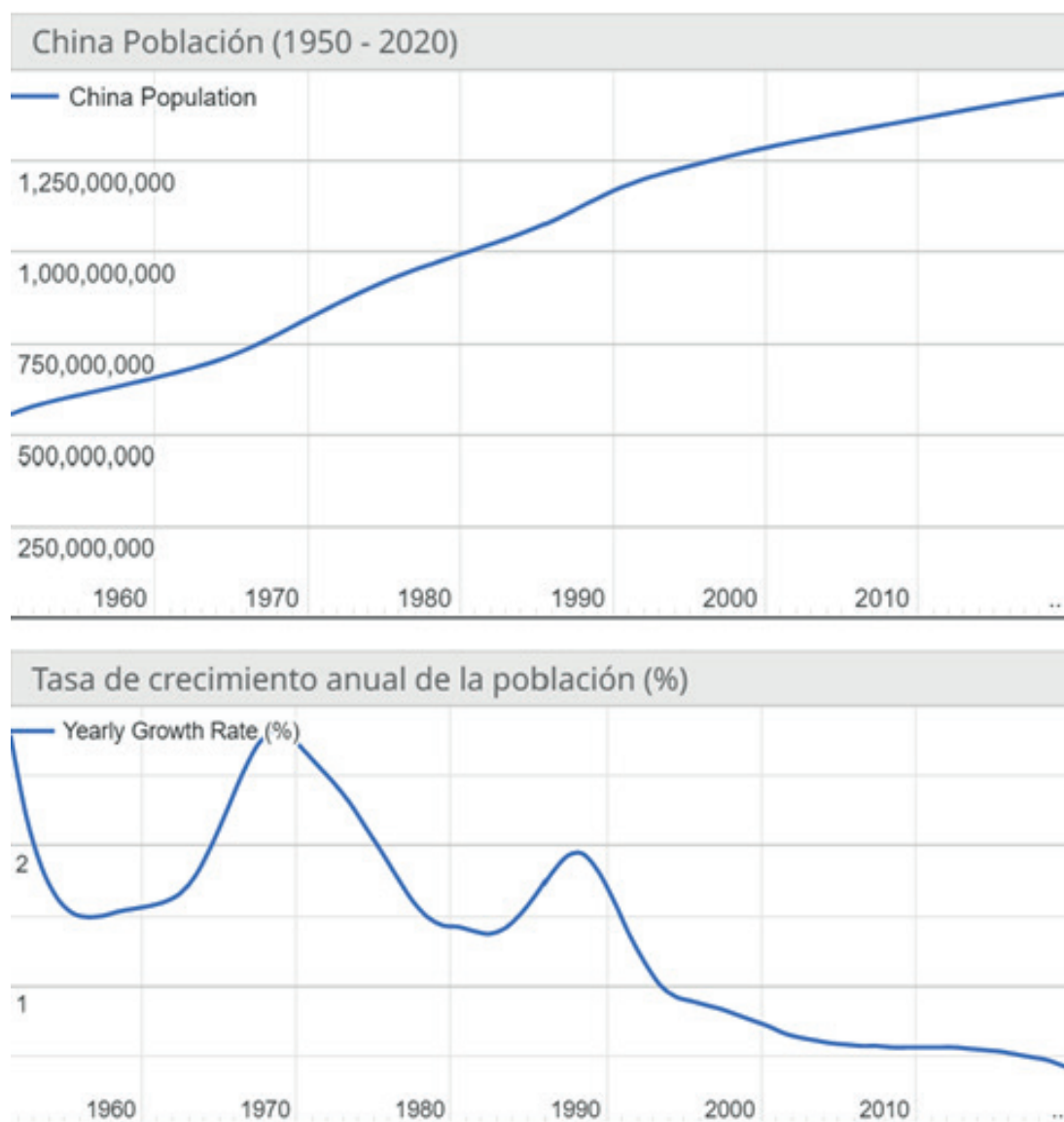
Rank	City	Country	2023 Population ▾	2022 Population	Growth Rate
1	Tokyo	Japan	37,194,104	37,274,000	-0.21%
2	Delhi	India	32,941,308	32,065,760	2.73%
→ 3	Shanghai	China	29,210,808	28,516,904	2.43%
4	Dhaka	Bangladesh	23,209,616	22,478,116	3.25%
5	Sao Paulo	Brazil	22,619,736	22,429,800	0.85%
6	Mexico City	Mexico	22,281,442	22,085,140	0.89%
7	Cairo	Egypt	22,183,200	21,750,020	1.99%
→ 8	Beijing	China	21,766,214	21,333,332	2.03%
9	Mumbai	India	21,296,516	20,961,472	1.6%
10	Osaka	Japan	19,013,434	19,059,856	-0.24%
→ 11	Chongqing	China	17,340,704	16,874,740	2.76%
12	Karachi	Pakistan	17,236,230	16,839,950	2.35%
13	Kinshasa	Dr Congo	16,315,534	15,628,085	4.4%
14	Lagos	Nigeria	15,945,912	15,387,639	3.63%
15	Istanbul	Turkey	15,847,768	15,636,243	1.35%
16	Buenos Aires	Argentina	15,490,415	15,369,919	0.78%
17	Kolkata	India	15,332,793	15,133,888	1.31%
18	Manila	Philippines	14,667,089	14,406,059	1.81%
→ 19	Guangzhou	China	14,284,353	13,964,637	2.29%
→ 20	Tianjin	China	14,238,643	14,011,828	1.62%

Nota. De las 20 ciudades más pobladas del mundo, cinco son chinas. Modificada de *World City Populations 2023*, en *worldpopulationreview*; sin fecha; tomado el 27 de marzo de 2023, de <https://worldpopulationreview.com/world-cities>.

En la actualidad, según la data estadística revisada en 2019 de la División de Población del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, basada en el censo poblacional de la China de 2020, la población china fue de 1.439.323.776 habitantes (Figura 64); sobre lo cual, dicha división de la ONU hace su proyección, según la cual, a marzo de 2023 la población china ya habría alcanzado los 1.454.774.000 habitantes.

Figura 64

Tendencia del crecimiento poblacional de China entre 1950-2020 y su proyección al 2050



Año	Población	% de cambio anual	Cambio Anual	Migrantes (neto)	Edad media	Tasa de fertilidad	Densidad (P/Km ²)	Población urbana %	Población urbana	Participación del país en el pop mundial	Población mundial
2020	1.439.323.776	0,46 %	6.495.181	-348,399	38,4	1,69	153	60,8 %	875.075.919	18,47 %	7.794.798.739
2025	1.457.908.249	0,26 %	3.716.895	-371,264	40,2	1,69	155	65,6 %	956.553.854	17,81 %	8.184.437.460
2030	1.464.340.159	0,09 %	1.286.382	-352,100	42,6	1,69	156	69,5 %	1.017.847.445	17,13 %	8.548.487.400
2035	1.461.083.029	-0,04 %	-651,426	-311,798	45,0	1,69	156	72,5 %	1.059.618.626	16,44 %	8.887.524.213
2040	1.449.031.423	-0,17 %	-2.410,321	-311,801	46,3	1,69	154	74,8 %	1.083.464.035	15,75 %	9.198.847.240
2045	1.429.312.248	-0,27 %	-3.943,835	-311,081	47,2	1,69	152	76,4 %	1.092.037.409	15,07 %	9.481.803.274
2050	1.402.405.170	-0,38 %	-5.381,416		47,6	1,69	149	77,9 %	1.091.948.003	14,41 %	9.735.033.990

Nota. Considerando la estadística oficial del censo poblacional de la China entre 1950 a 2020 se observa una disminución de la tasa de crecimiento anual población de la población china que, primero, desacelera su crecimiento poblacional hasta alcanzar su máximo valor para el 2030, con 1.464.340.159 habitantes, luego de lo cual se prevé un decrecimiento poblacional. Modificada de Población de China, de worldometer, sin fecha, tomada el 30 de marzo de 2023, en <https://www.worldometers.info/world-population/china-population/#:~:text=The%20current%20population%20of%20China,the%20latest%20United%20Nations%20data>.

La BRI desde la perspectiva oceanopolítica

La antigua ruta de la seda

Probablemente cuando hablamos de China, algunos preconceptos nos pueden llegar a la mente respecto a la calidad de sus productos masivos y a la extraordinaria cantidad de personas que viven en un espacio geográfico terrestre de gran extensión. Este punto de vista es, por supuesto, limitado y en muchos aspectos impreciso e injusto, ya que si vemos a través del tiempo a la evolución de la humanidad, encontramos a una China siempre gigante, caminando en un camino paralelo, en constante transformación e influenciando a su entorno a través de su milenaria existencia casi sin proponérselo. En ese contexto, podríamos afirmar que una de las más antiguas representaciones de la realidad china está reflejada, tanto en la construcción de la muralla china⁵⁷, como en la dinámica de la ruta de la seda⁵⁸.

Desde la visión de la Ruta de la Seda, RDS⁵⁹, tal como fue configurada durante algunos siglos, antes de que ésta funcione como tal en el 130 a.C.,

⁵⁷ El primer emperador chino, Qin Shihuang di, 221-210 a.C., inició la construcción de líneas de fortificación que les dio continuidad a las que ya existían, para proteger a su imperio de los ataques de las tribus del norte; sin embargo, no fue hasta la dinastía Ming, siglos XV y XVI que continuaron con la construcción, aplicando tecnologías avanzadas en la época, que la hizo más segura y fuerte (Pelejero, 2023).

⁵⁸ Ese fue el nombre con el que, por primera vez, en 1877, el geógrafo alemán Ferdinand Freiherr von Richthofen, en su libro *Viejos y nuevos enfoques de la Ruta de la Seda*, describió la dinámica e importancia de la red de vías terrestres y marítimas que unieron Asia con occidente, a través del comercio, la ciencia, tecnología y conocimiento, en el siglo II a.C., teniendo como principal producto la seda, pero no fue el único, ni el más valioso que se transportó (Alcalá, 2022).

⁵⁹ El autor se toma la licencia de crear para el nombre "Ruta de la Seda" y en el contexto del presente estudio, la sigla RDS.

cuando el emperador chino envió a su embajador Zhang Qian en una misión diplomática que buscaba nuevos aliados. Además de con pactos, el embajador retornó con una nueva raza de caballos y con las sillas de montar y los estribos que usaban los guerreros de occidente. Este es el primer ejemplo de la principal función que cumplió la Ruta a lo largo de la historia: el intercambio de conocimientos y tecnologías. (BBVA, 2019)

Para entender mejor la magnitud de la importancia de la RDS, nos remitimos a comprender cuáles eran los pueblos que se unieron, a través del intercambio comercial, cultural y científico hasta 1453, cuando Mehmed II conquistara Bizancio y, a partir de ahí, la RDS se cortó, pero no para siempre.

La RDS a lo largo de aproximadamente 6.437 km de paisajes y peligros extraordinarios unió China, Mongolia, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa, llegando a Roma; su influencia comercial y cultural incrementó y consolidó el desarrollo de ciudades como Valencia, Venecia, Estambul, Isfahán, Yazd, Merv, Bukura, Samarkanda, Kasgar, Xi'an, entre otras (Alcalá, 2022). Occidente conoció cuatro inventos sustanciales para su desarrollo a través de la RDS: la brújula, la pólvora, el papel y las técnicas de impresión; solo con la brújula, los pueblos del mundo se decidieron a explorarlo y conquistarlo, de ahí, el resto es historia.

La RDS no sólo trasladó los productos hechos de seda desde Oriente a Occidente, sino que además, llevó algunos otros muy valiosos que representaron en su momento lo mejor de las tierras y de los valores agregados de los pueblos por donde la RDS construyó las vías, marítimas y terrestres, caracterizadas por ser muy ricas y exuberantes (Figura 65).

Figura 65

La ruta de la seda como un flujo dinámico este-oeste y viceversa



Nota. Los productos que se comercializaron desde Oriente a Occidente y viceversa, además de la seda, fueron valiosos y representaban el costo-beneficio necesario para que la distancia, el tiempo, los bandidos y otros obstáculos, no fuesen un inconveniente para prosperar a lo largo de la RDS, tanto en tierra, como en el mar. La figura es una composición de propia autoría, con la información de La Ruta de la Seda; de World History Encyclopedia, tomada el 29 de marzo de 2023, de <https://www.worldhistory.org/trans/es/1-466/la-ruta-de-la-seda/>; y, de Los inicios del comercio internacional; de Ventura, tomada el 29 de marzo de 2023, de <https://vaventura.com/divulgacion/historia/los-inicios-del-comercio-internacional>.

La seda, el producto inicial que representó el giro del negocio más exitoso de la RDS, eran tejidos que se elaboraban a partir de los finos hilos que conformaba el capullo del gusano *Bombix mori*, el cual debía ser retirado y procesado antes de que su habitante eclosionara en mariposa, proceso complejo que había alcanzado un nivel de perfeccionamiento que databa desde el 2460 a.C., siendo la princesa Shi-Ling-Chi la primera que aprendió a hacerlo para fines textiles; de tal forma que para el momento en el que se estableció la RDS (Figura 66), el nivel de perfeccionamiento del proceso, así como de los productos que se generaron, los convertía en una carga muy valiosa y muy apreciada, especialmente en Roma.

Figura 66

La antigua Ruta de la Seda



Nota. Una peligrosa pero fascinante red de comercio, conocimiento, cultura, ciencia, tecnología y enfermedades. La RDS incluía travesías en cualquier estación del año, por el desierto de Gobir, las montañas Pamir y los caminos mal conservados de la época. Modificada de The Silk Roads; de National Geographic, tomada el 30 de marzo de 2023 de <https://education.nationalgeographic.org/resource/silk-roads/>.

La RDS por vía terrestre era uno de los negocios más arriesgados de la época, sobre todo porque los mercaderes y sus mercancías debían pasar por una serie de vicisitudes que encarecían los productos hasta el punto en el que estos fueron considerados de muy alto valor y sólo accesibles a las élites de los pueblos que los requerían. Huelga decir que la seda fue uno de los principales productos comercializados, pero no el único, y conforme se fue perfeccionando la ruta, mayor era la oferta de productos exóticos que los mercaderes comercializaban, dejándoles generosas ganancias que compensaban las complejidades de un viaje muy peligroso por los temas ambientales, logísticos y la presencia de atracadores asesinos que no dudaban en matar por obtener los ricos cargamentos.

Conforme evolucionaron los medios para agilizar el flujo por la RDS, también los medios se fueron perfeccionando y uno de ellos fue el transporte marítimo, el cual, al inicio, era intermitente y con algunas incertidumbres que también encarecían los costos de las mercaderías. La importancia de la RDS fue que, además de las mercaderías, también hubo un flujo constante de pensamientos, ideas, religiones, conocimientos, innovaciones, etc., que hizo que los beneficiados de este sistema comenzaran a tener una idea diferente del mundo, pues estaban evolucionando.

Desde estas épocas, la RDS evidenció que una de las mercaderías que no tenían precio era el conocimiento y la cultura, aunque siempre estuvieron sustentadas sobre un interés económico bien definido y por el cual el resto de asuntos se movía, tanto desde la propia China, como de los demás países por donde la RDS transitaba con su flujo incesante y valioso; la búsqueda de oportunidades que esta forma de ganarse la vida ofrecía, aún con todos los riesgos implícitos, también marcó un carácter en las personas que se dedicaron a ello, desarrollando el sentido de la oportunidad, la capacidad de negociación, el conocimiento para mejorar las formas de llevar las cuentas, las herramientas para hecerlo, además de las mejoras en sus capacidades para defenderse y replegar a los bandidos; pero más que nada, la voluntad para llegar a su objetivo bajo cualquier circunstancia y con la tenacidad suficiente para avanzar bajo cualquier condición climática o cualquier condición política que se les presentase en el camino.

Llegado el siglo XIV, la RDS comenzó a ser intermitente porque las cuestiones de orden político y el ejercicio hegemónico interno de la China, con las disputas de la dinastía Ming y la hostilidad que generaron a lo largo de la RDS comenzó a relantizarse, y el fortalecimiento de la vía marítima fueron, por mucho, los factores que frenaron la RDS por vía terrestre y limitaron las rutas afines. Como todo en la vida y la historia, el importante flujo comenzó a relantizarse hasta casi su extinción, lo que en el fondo no ocurrió, porque conforme se rompían los lazos de fluidez, la misma necesidad de obtener la seda, las especias, la droga y otras mercancías valiosas en su tiempo, permitió que latiese más lento y con menos actores de por medio, mientras la vía marítima, ya perfeccionada paulatina e inexorablemente, ofrecía mejores alternativas, más seguras, más rentables y más rápidas.

En el siglo XIV fue la última época de la Ruta de la Seda, como gran vía comercial internacional. La ruta marítima que se utilizaba para el regreso

Europa, comenzaba en la ciudad Quangzhou y bordeando Vietnam y Laos, llegaba hasta Cochin (sur de India); costeando este país, arribaban a Minab (Afganistán), donde desembarcaban y ya por tierra, pasaban por Bam (...) alcanzando el Mar Negro, donde volvían a embarcar y pasando por el estrecho del Bósforo, el mar de Mármara y el estrecho de los Dardanelos, entraban en el mar Mediterráneo (por el Egeo) y continuaban hasta Venecia. (Llagostera, 2004)

La nueva Ruta de la Seda (OBOR)

La visión global de un Estado como la República Popular China, que aspira en los próximos lustros a superar al actual hegemón mundial de los Estados Unidos, guarda matices que pueden confundir a la mayoría de los ciudadanos del mundo si no conocemos su milenaria historia y no entendemos su visión realista actual, que plantea paradigmas especiales desde el punto de vista ideológico, porque se reconoce como un Estado socialista con economía de mercado, dirigido por un complejo partido único, el Partido Comunista Chino (PCCCh), el cual elige a un Secretario General, quien pasa a ser el líder máximo de China.

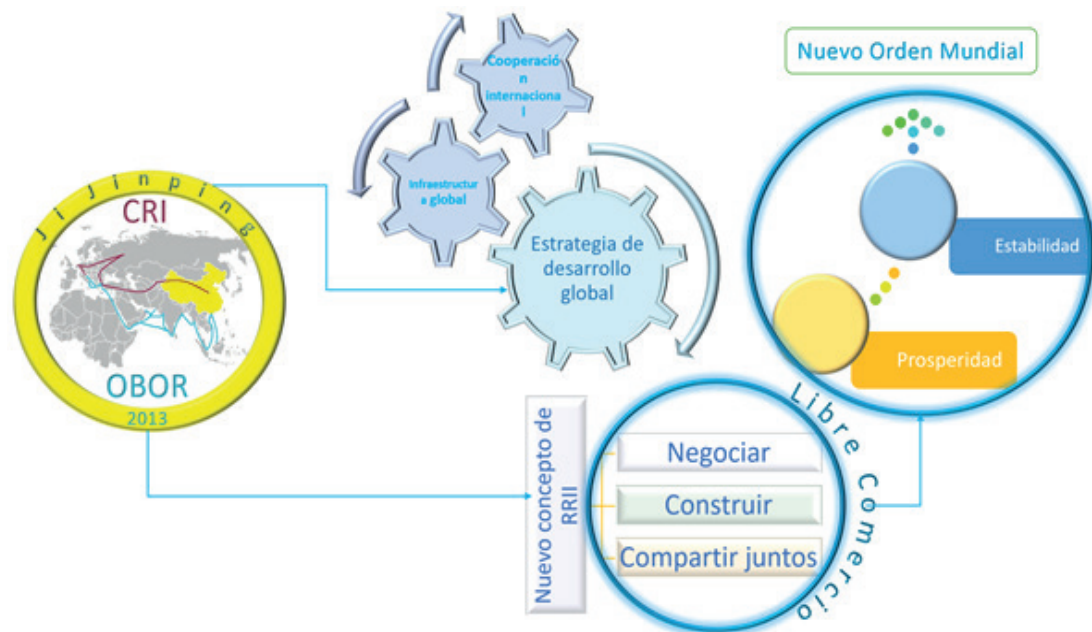
Reconocer el liderazgo de un personaje político determinado, más allá de la ideología es un acto de madurez intelectual que nos ayuda a discernir los hechos que transforman para bien a un pueblo y lo encamina a alcanzar los objetivos nacionales que son el reflejo legítimo de los intereses nacionales de una nación, la cual, a pesar de abarcar una gran cantidad de pueblos, responde a un estímulo único que les permita supervivir, desarrollarse y proyectar su influencia en su entorno y contexto, que en el presente caso y pese a las críticas existentes, es exitosa. Consecuentemente, no podemos fijarnos sólo al hegemón global actual como un paradigma, sino entender al postulante, porque sus particularidades nos orientan a qué hacer en tiempos confusos y complejos, más aún cuando su influencia incide sobre nuestros intereses marítimos y representan, además, factores oceanopolíticos que deben ser estudiados al más alto nivel de la conducción del Estado.

La Nueva Ruta de la Seda, también llamada OBOR por sus siglas en inglés One Belt One Road initiative, o Belt and Road Initiative, BRI, es una estrategia de desarrollo global, que integra la cooperación internacional e infraestructura mundial con un nuevo concepto de Relaciones Internacionales, fundamentado

en el libre comercio, con el cual será posible negociar, construir y compartir las experiencias, conocimiento, beneficios y capacidades que genere esta simbiosis, dando estabilidad y prosperidad a todos los países involucrados, configurando un nuevo orden mundial en el que, por supuesto, estará China como eje principal (Figura 67).

Figura 67

Visión holística del OBOR



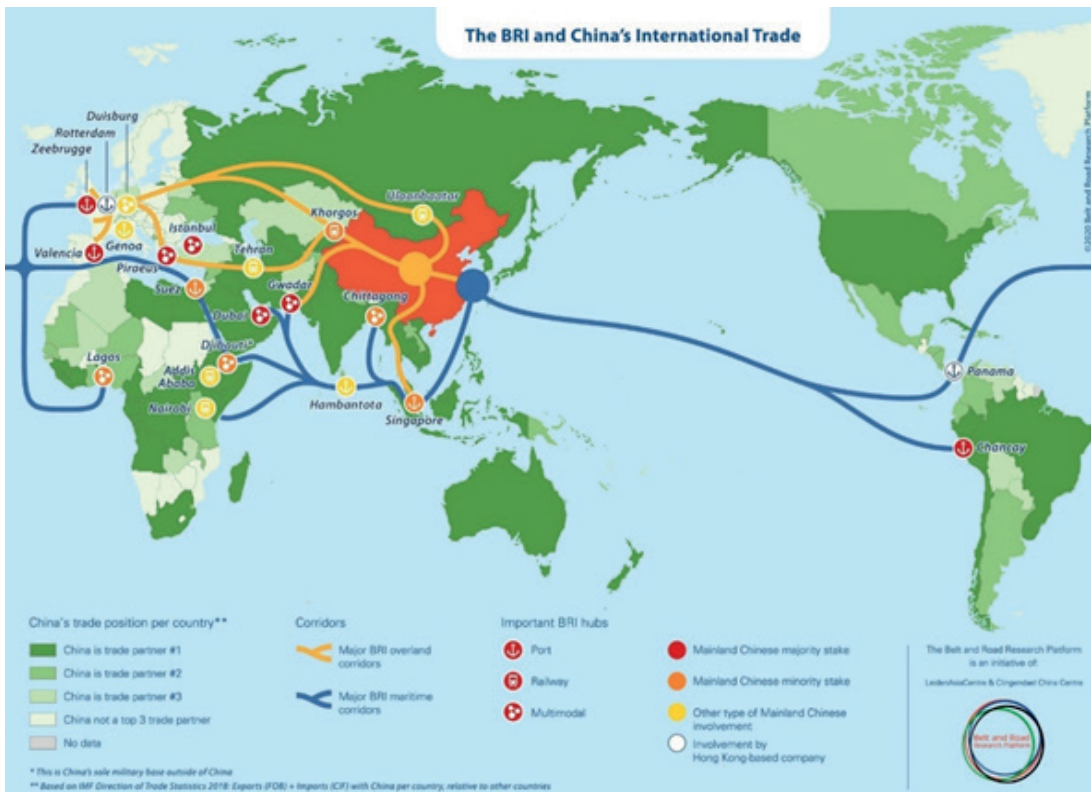
Nota. El esquema interpreta la lógica de la creación del OBOR.

En ese contexto, la idea de la Ruta de la Seda, antaño exitosa vía de comercio que unió Oriente con Occidente, se revitaliza y reconstruye a través de esta iniciativa que implementó Xi Jinping en el año 2013 y que refleja, claramente, su política exterior y económica; que representa, al mismo tiempo, su estrategia para superar a los Estados Unidos de América y ocupar su actual posición hegemónica mundial y dar respuestas a una compleja situación económica interna que, bajo algunas circunstancias, podría complicar el crecimiento chino en los próximos años. Así mismo, está a prueba su capacidad para definir procesos de gestión más allá de su área de influencia, trasladándolos hacia América del Sur, que en el caso de Perú implica la construcción de un mega puerto en Chancay (Figura 68), desde el cual irradiará su influencia regional, junto con el Canal de Panamá; incrementando el comercio marítimo y, por ende, la prosperidad de los actores involucrados. Ecuador tiene que hacer una

evaluación integral, pues, así como representa una oportunidad, también puede implicar un serio problema por la competencia y la provisión de volúmenes de carga rentables para sus puertos.

Figura 68

La visión oceanopolítica china en el contexto del BRI



Nota. La Iniciativa del BRI se fundamenta en una visión oceanopolítica china, en el aspecto de desarrollo económico, a través del comercio marítimo y la dinamización de productos a nivel global. Reimpreso de Los desafíos de la Nueva Ruta de la Seda para Argentina; de Córdoba Global: Centro de Estudios Internacionales; sin fecha; obtenido el 29 de marzo de 2023; de <https://cbaglobal.com.ar/los-desafios-de-la-nueva-ruta-de-la-seda-para-argentina/>.

Los factores oceanopolíticos incidentes desde Asia

Caracterizados los intereses marítimos más significativos para Ecuador e identificando los factores desde el punto de vista de los intereses marítimos de China, que es el mayor actor oceanopolítico de Asia, podemos identificar la

influencia y comportamientos presentes y futuros que determinarán los aspectos de la visión oceanopolítica, en este caso de China, como mayor hegemón, sobre las acciones de supervivencia, desarrollo y proyección de la influencia de Ecuador. China, con su experiencia milenaria y la actual carrera para ocupar el sitio de los Estados Unidos de América, en medio de crisis integral por la que atraviesa el mundo en su proceso sinusoidal de evolución, ahora tiene un componente muy potente que es la visión de una nueva ruta de la seda, con un componente para América del Sur que puede ser una oportunidad, pero, también, puede ser fuente del deterioro de nuestra economía, si no evaluamos bien los impactos del desarrollo de un mega puerto en Perú, en Chancay.

Es necesario identificar todos aquellos aspectos de la integración suramericana y las capacidades reales de cooperación internacional, especialmente con los vecinos regionales para tomar las medidas de gobernanza y gobernabilidad necesarias para mantener los ecosistemas y biodiversidad asociada, ya que el poder de la influencia de los factores oceanopolíticos chinos (Figura 69), por su tendencia, no observan del todo la protección del medio marino; es más, su necesidad de alimentar a una población extraordinariamente grande, así como el generar los recursos para mantener las capacidades económicas y militares suficientes para superar a las de los Estados Unidos y sus aliados, en una razón de supervivencia, no medirá las consecuencias a la hora de obtener lo que necesita, de donde pueda hacerlo y con la anuencia o no de los que lo tengan.

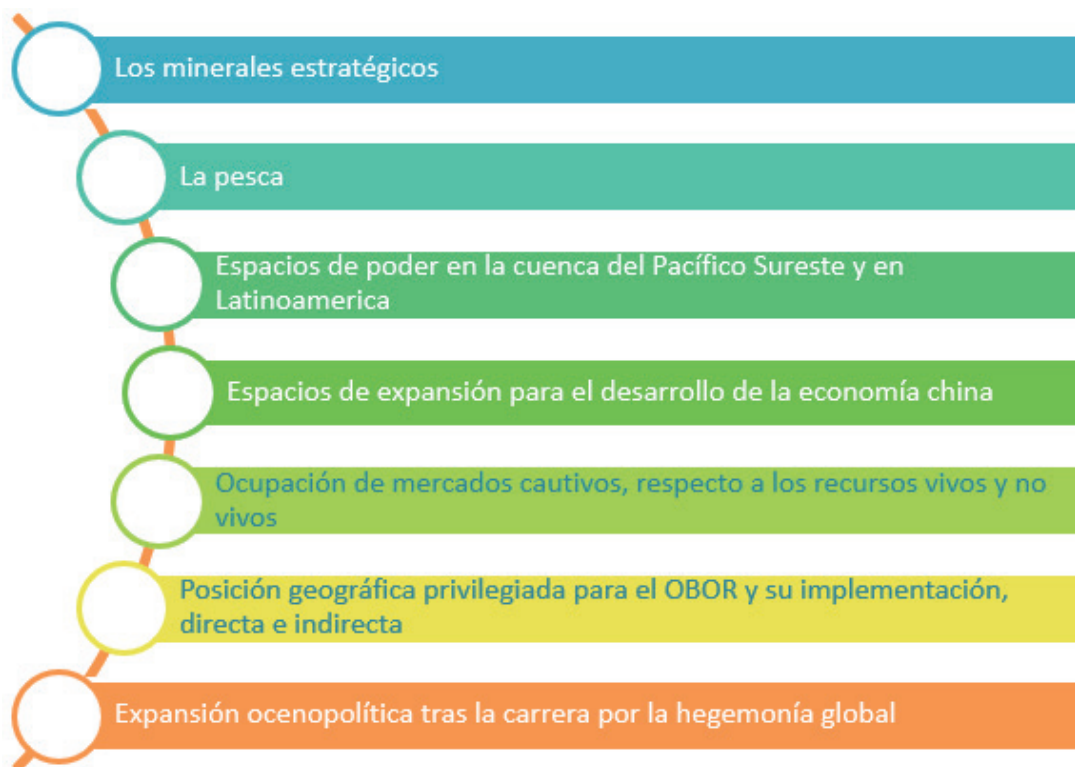
Desde el punto de vista de los recursos pesqueros, considerando que en la actualidad China tiene una flota pesquera de más de 3 600 unidades, las cuales configuran “flota oscuras”, que realizan pesca INDNR apagando los dispositivos de control o eludiendo las normativas internacionales de las OROP’s; o también como flotas regularizadas haciendo periplos sobre alta mar, próximos a las ZEE’s de los países que tienen una gran influencia de las especies altamente migratorias y transzonales, tomando esos recursos, sin importar si están protegidos o no. Legal e ilegalmente toman dichos recursos como un acto de supervivencia, considerando, los factores de necesidad de alimentos y recursos económicos para su objetivos geo- y oceanopolíticos; lo cual, desde un punto de vista realista es lógico, ya que el incrementar su poder es un acto de supervivencia.

En ese contexto, también está el tema de la producción de las tierras raras; Ecuador, en las cordilleras submarinas de Carnegie, Coco y Colón, tiene

reservas no probadas de sulfitos polimetálicos, costras ferromangánicas y nódulos de manganeso, que son minerales estratégicos que pueden extraerse con la aplicación de tecnologías en dos vías: una para llegar hasta los recursos, lo que ya representa un enorme esfuerzo de ciencias y tecnología, y dos, cuando se trata de tomar esos recursos y transformarlos. Pero, además, de la composición y procesos de alta tecnología se puede extraer lantánidos ligeros que son la composición de tierras raras ligeras, con los que podría tener China una reserva extraordinaria de esos recursos con el que es posible desarrollar toda la tecnología actual y dar pasos aún más significativos.

Figura 69

Factores oceanopolíticos de China con Ecuador



Nota. China en su crecimiento hegemónico necesita espacio vital en los aspectos económico, social, ambiental y político; lo que le coloca en una situación de constante alerta global.

Conclusiones

1. La identificación de la visión de los Estados hacia el mar permite contar el futuro desde una posición geográfica que, en el caso de Ecuador, es insular; y definir los factores que pueden afectar a su supervivencia, desarrollo e influencia en el entorno.
2. Los intereses marítimos, que son los intereses nacionales en el mar, representan los factores sustanciales sobre los que se fundamenta la visión oceanopolítica.
3. La caracterización física de la identidad marítima de los Estados es la visualización clara de sus límites marítimos que serán desde donde proyecten sus capacidades o será desde donde identifiquen la influencia de otros Estados.
4. La extraordinaria posición geográfica de Ecuador, así como la riqueza de recursos marinos, no han sido debidamente aprovechadas por la limitada visión oceánica y la escasa conciencia marítima de sus autoridades, lo que ha generado una progresiva pérdida de oportunidades, basada en sus intereses marítimos, los cuales, tampoco son entendidos, circunscritos en una dinámica evolución de los tiempos actuales.
5. El sistema de marina mercante, desde una perspectiva estructural, permite identificar todas las capacidades que un Estado necesita para generar riqueza económica, a través del comercio marítimo, el uso del tráfico marítimo, la eficacia de las rutas de navegación, la eficiencia de los puertos y la calidad de los buques que transportan las mercaderías.
6. El comercio marítimo de Ecuador identifica a China como un fuerte socio económico y una fuente de desarrollo marítimo y oportunidades para la construcción de capacidades para ese fin.
7. El sector pesquero es un interés marítimo que genera muchos recursos para el Estado y representa un factor oceanopolítico influyente sobre el desarrollo del país.
8. La pesca que realiza China, directa o indirectamente, es un factor oceanopolítico negativo para los intereses marítimos ecuatorianos, los ecosistemas y la biodiversidad asociada, por la acción depredatoria e ilegal que caracteriza la forma de obtener el recurso pesquero.

9. La pesca del tiburón como un rubro de consumo de la China representa un aspecto del comercio marítimo que genera recursos económicos para el Ecuador, sin embargo, atenta contra el interés marítimo de mantener los ecosistemas y la biodiversidad.
10. La nueva ruta de la seda de la China es una visión geo y oceanopolítica para lograr un mayor desarrollo como Estado y, además, un mecanismo para ganar la carrera hegemónica contra los Estados Unidos de América y sus aliados.
11. Los recursos minerales estratégicos, que representan una gran oportunidad para Ecuador en el futuro, también representan factores de incremento del poder de China, los que podrían ser obtenidos por convenio o por la fuerza, dependiendo de las circunstancias en las que nos encontremos en el futuro inmediato.
12. La nueva estrategia china, caracterizada por la creación de infraestructura internacional y espacios de gestión para la negociación con factores de alta tecnología, representa no solo una nueva visión de sus relaciones internacionales, sino también las nuevas reglas sobre las cuales podría funcionar un nuevo orden mundial para el peso de su hegemonía.

APÉNDICES

Apéndice 1

Límites norte y sur del Océano Pacífico

Límites norte del océano Pacífico	
Puntos Cardinales	Definición
<i>En el suroeste</i>	El límite nororiental del archipiélago de las Indias Orientales desde el ecuador hasta la isla de Luzón.
<i>En el oeste y el noroeste</i>	Los límites orientales del mar de Filipinas y el mar de Japón y el límite sureste del mar de Ojotsk.
<i>En el norte</i>	Los límites del Sur del Mar de Bering y el Golfo de Alaska.
<i>En el oeste</i>	El límite occidental de las aguas costeras del sureste de Alaska y Br. Columbia y el límite sur del Golfo de California.
<i>En el sur</i>	El Ecuador, pero excluyendo las islas de los Grupos Gilbert y Galápagos que se encuentran al Norte de este.

Nota. Los límites determinados para el océano Pacífico Norte, son estrictamente geográficos. La información fue obtenida del documento del OHI, SP-23, “Límites de océanos y mares”, pág. 34.

Límites sur del océano Pacífico	
Puntos Cardinales	Definición
<i>En el oeste</i>	Desde el Cabo Sudeste, el extremo sur de Tasmania, desciende por el meridiano 146°55' E hasta el continente antártico.
<i>En el suroeste y noroeste</i>	Los límites sur, este y noreste del Mar de Tasmania, los límites sureste y noreste del Mar de Coral, los límites sur, este y norte de los mares de Salomón y Bismarck, y el límite noreste del archipiélago de las Indias Orientales desde Nueva Guinea al Ecuador.

<i>En el norte</i>	El Ecuador, pero incluyendo aquellas islas de los grupos Gilbert y Galápagos que se encuentran al norte de este.
<i>En el este</i>	El meridiano del Cabo de Hornos (67°16' O) desde Tierra del Fuego hasta el continente antártico; una línea desde Cabo Vírgenes (52°21'S, 68°21'O) hasta Cabo Espíritu Santo, Tierra del Fuego, entrada oriental del Estrecho de Magallanes.
<i>En el sur</i>	El continente antártico

Nota. Los límites determinados para el océano Pacífico Norte, son estrictamente geográficos. La información fue obtenida del documento del OHI, SP-23, "Límites de océanos y mares", pág. 35.

Apéndice 2

Islas y archipiélagos que caracterizan la Cuenca del Pacífico

#	Nombre de las islas o archipiélago	País al que pertenecen
A. Oceanía		
Continente insular		
	– Australia – Nueva Zelandia	País soberano e independiente
	Nueva Guinea Dividida en dos partes	– Nueva Guinea Occidental – Papúa Nueva Guinea
	Archipiélago de la Melanesia Archipiélago de la Polinesia Archipiélago de la Micronesia	
B. Archipiélago de Melanesia		
	Papúa Nueva Guinea Vanuatu Fiyi Islas Salomón	País soberano e independiente
	Nueva Guinea Occidental Nueva Caledonia	Indonesia Francia
	Zenadh Kes (Torres)	– Australia – Papúa Nueva Guinea
C. Archipiélago de la Micronesia		
	Palaos Estados Federados de Micronesia Islas Marshall Naurú Kiribati	País soberano e independiente
	Guam Isla Wake Islas Marianas del Norte	Estados Unidos de América
Archipiélago	Islas Carolinas	– Estados Federados de Micronesia – Palaos
Archipiélago	Islas Gilbert	Kiribati
Archipiélago	Islas Marianas	Islas Marianas del Norte y Guam (EUA).
Archipiélago	Islas Marshall	Marshall

D. Archipiélago de la Polinesia		
– Islas Hawái – Samoa Americana		Estados Unidos de América
Rapa Nui e isla Salas y Gómez Islas Fénix y de la Línea Islas Tuvalu Islas Tonga		Chile Kiribati Tuvalu Tonga
– Archipiélago de Tokelau – Islas Cook – Niue		Nueva Zelanda
– Islas de Wallis y Futuna – Islas Tubuai – Islas de la Sociedad – Islas Tuamotu – Islas Marquesas – Rapa Iti – Islas Australes		Francia (Polinesia francesa)
Samoa Islas Pitcairn		País soberano e independiente Reino Unido
E. Islas del Pacífico sureste		
Isla del Coco Es una isla plena de conformidad con la CONVEMAR. Esta isla define criterios técnicos amplios para la caracterización de los límites marítimos con Ecuador.		Costa Rica
Isla Coiba, es una isla plena de acuerdo con la CONVEMAR, coadyuva a la definición de los límites marítimos de Colombia		Panamá
– Isla Malpelo, es una isla plena de acuerdo con la CONVEMAR, coadyuva a la definición de los límites marítimos de Colombia – Isla Gorgona		Colombia

<ul style="list-style-type: none"> – Archipiélago de las islas Galápagos. Son islas oceánicas de origen volcánico: 15 islas principales, 3 islas más pequeñas, y 107 rocas e islotes. – Todas las islas del archipiélago de las Galápagos son islas plenas, por su enorme biodiversidad que tienen. – Isla de la Plata (continental) – Isla Santa Clara (continental) <p>Isla Puná (desembocadura río Guayas, es la más grande</p>	Ecuador
<ul style="list-style-type: none"> – 129 islas en el océano Pacífico, frente a las costas peruanas, con un total aproximado de 94.36 km². – Además de otras islas lacustres y fluviales 	Perú
<ul style="list-style-type: none"> – “Bienes Nacionales estima que existen 43 471 islas en Chile: Más de 11 000 aún no tienen nombre” (Barraza, 2019). – Las siguientes islas son “islas plenas” con derecho a trazar espacios marítimos jurisdiccionales de conformidad con la CONVEMAR – Isla de Pascua – Islas Salas y Gómez – Isla San Félix – Isla San Ambrosio – Archipiélago Juan Fernández 	Chile
<p>isla Grande de Tierra del Fuego</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Chile – Argentina –

F. Islas del Pacífico noreste	
Islas de Canadá: son 74 islas a la vera del Pacífico noroeste; siendo la más grande, la isla de Vancouver	Canadá
Islas de Estados Unidos de América: <ul style="list-style-type: none"> – 83 islas en Alaska – 9 islas en el Estado de Washington – 5 islas en el Estado de California – 8 islas en Hawái – 1 isla de Guam – 2 islas en Mariana del Norte 1 isla en el Archipiélago de Samoa 	Estados Unidos de América
Islas de México 4 643 km ² de territorio insular mexicano en el océano Pacífico. De aquellas con origen volcánico están en el océano Pacífico: <ul style="list-style-type: none"> – Archipiélago del Norte – 14 islas Golfo de California o Mar de Cortés: (11 islas)	Estados Unidos Mexicanos
G. Islas del Pacífico de Centroamérica	
Isla del Conejo, es de apenas 1 km ² , sin embargo, es un motivo de disputa porque está en el golfo de Fonseca, en el cual se centra la discusión de soberanías de sus espacios marítimos por parte de El Salvador, Honduras y Nicaragua: “En una resolución en 1992, la CIJ determinó que ambos estados (Honduras y El Salvador) tenían soberanía	En disputa: Honduras, El Salvador y Nicaragua

<p>exclusiva sobre una franja de 3 millas náuticas a partir de su costa, pero adjudicó la administración del resto de las aguas del golfo a los tres países que lo comparten” (BBC News Mundo, 2021)</p>	
<p>Isla del Coco Esta isla es fundamental para el trazado de los límites marítimos con Ecuador y es una isla fundamental dentro de la visión del Corredor Marino de Conservación del Pacífico Este Tropical (CMAR)</p>	<p>Costa Rica</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Golfo de Chiriquí (6 islas) - 6 islas frente a las costas - Coiba (reserva natural) - Archipiélago de las Perlas (33 islas) - Golfo de Panamá (6 islas) 	<p>Panamá</p>

Nota. Las islas que se han ido formando por la evolución geológica u otros procesos naturales, en su gran mayoría definen espacios marítimos relevantes para los Estados ribereños que las contienen, especialmente con lo que tiene que ver con las ZEE.

Apéndice 3

Análisis de la Declaración de Santiago de 1952o

#	Obligaciones de los gobiernos	Observaciones
1.	<p>Los Gobiernos tienen la obligación de asegurar a sus pueblos:</p> <ul style="list-style-type: none"> – las necesarias condiciones de subsistencia; y, – procurarles los medios para su desarrollo económico. 	<p>Es un compromiso sin dudas, ni excepciones; atiende a dos de los principios oceanopolíticos; el primero, el de supervivencia, cuando la obligación abarca lo necesario para su subsistencia y, lo segundo, la provisión de los medios para su desarrollo.</p>
2.	<p>En consecuencia, es su deber:</p> <ul style="list-style-type: none"> – cuidar de la conservación y protección de sus recursos naturales y – reglamentar el aprovechamiento de ellos, a fin de obtener las mejores ventajas para sus respectivos países. 	<p>Esta parte es fundamental, la Declaración define con claridad la necesidad de conservar y proteger a los intereses nacionales en el mar, es decir, a los intereses marítimos llamados “recursos vivos y no vivos” de naturaleza marina.</p> <p>La segunda, evidencia la obligatoriedad, también insoslayable de ordenar, administrar eficientemente los recursos marinos, para obtener lo mejor de ello para sus respectivos pueblos.</p>
3.	<p>Por lo tanto, es también su deber impedir que una explotación de dichos bienes, fuera del alcance de su jurisdicción, ponga en peligro la existencia, integridad y conservación de esas riquezas en perjuicio de los pueblos que, por su posición geográfica, poseen en sus mares fuentes insustituibles de subsistencia y de recursos económicos que les son vitales.</p>	<p>Esta parte reivindica la necesidad de mantener en alto grado de desarrollo y El máximo alistamiento del Poder Naval, es decir, de las Armadas de los tres países; para que, cuando venga un actor con tendencia a usufructuar sus riquezas, las Armadas las rechacen eficientemente.</p> <p>Se identifica una propiedad muy anticipada a su tiempo, cuando dispone</p>

	<p>que la aplicación del Poder Naval debe darse, si es necesario, antes de que la amenaza llegue a los espacios marítimos jurisdiccionales.</p>
<p>4. Los factores geológicos y biológicos que condicionan la existencia, conservación y desarrollo de la fauna y flora marítimas en las aguas que bañan las costas de los países declarantes, hacen que la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua sean insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de esas riquezas a que tienen derecho los países costeros.</p>	<p>La visión respecto a que los aspectos inherentes a la evolución geológica de la PVG y los aspectos geológicos que caracterizan el soporte de los ecosistemas y su biodiversidad sobrepasan el límite mínimo que, a la época, 1952, representaba el mar territorial y la zona contigua a él, para la gestión estatal que involucraba:</p> <ul style="list-style-type: none"> – El desarrollo; y, – El usufructo sostenible de los recursos marinos; en aras del bienestar de los pueblos que representan a Ecuador, Perú y Chile. <p>Aunque no estaba explícitamente indicado, traslocado a estos tiempos, evidenciaban una madurez extraordinaria respecto al manejo de los intereses marítimos relacionados con la pesca y los recursos no vivos relacionados con la evolución geológica, que ahora se les puede decir que caracterizan las cordilleras submarinas de Carnegie, del Coco y de Colón.</p>
<p>5. Como consecuencia de estos hechos, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña</p>	<p>Los tres países se vuelven a anticipar a su tiempo, proclamando una política oceánica y costera a nivel estatal, como corresponde, para llevar a cabo una gestión vital en el espacio geográfico marítimo, oceánico y marino-costero,</p>

<p>las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas.</p>	<p>definiendo para ello un límite de 200 mn, tal como más tarde se caracterizó a la ZEE; es decir, el Estado tiene una jurisdicción única y, también, tiene derechos de soberanía, de forma exclusiva, de todo lo que tiene que ver con el uso sostenible y resiliente de sus recursos.</p>
<p>6. La jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada, incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde.</p>	<p>Siguiendo con la misma visión anterior, que ya tiene todos los elementos de una visión oceanopolítica que, hoy en día, los tres países expresan en función de sus intereses marítimos, a través del Mar Equinoccial (Ecuador); el Mar de Grau (Perú) y el Mar Presencial (Chile). Además, les había quedado tan claro que las condiciones que aplican a la superficie del mar se prolongan a la columna de agua e incide, sin cambio alguno, al suelo y subsuelo marinos, caracterizando, sin duda alguna, a la plataforma continental.</p> <p>Les queda claro que la gestión sostenible de los recursos, entonces, no sólo tiene que ver con los recursos vivos, sino que también tienen que ver con los recursos no vivos.</p>
<p>7. En el caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas.</p>	<p>Nuevamente se anticipan al tiempo, dentro de un instrumento multilateral, ya no como una declaración única; aunque también refleja una visión muy avanzada de lo que implica una isla e islas plenas, porque les otorgan a aquellos países que tengan un “territorio insular”, la extensión de 200 mn.</p>

		<p>Por supuesto, no establecen aquello con relación a la definición de una Estado Archipiélágico, sino de territorios marítimos generados a partir de un concepto primigenio de islas plenas, como son los casos de Ecuador, con las Islas Galápagos (con todas sus islas) o la isla de la Plata que generan esas 200 mn; también, hacen referencia a Chile, con el archipiélago Juan Fernández (con sus tres islas Robinson Crusoe, Santa Clara y Alejandro Selkirk); además, las islas desventuradas (San Félix y San Ambrosio); la isla Sala y Gómez y la isla de Pascua (o Rapa Nui)</p>
<p>8.</p>	<p>Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos.</p>	<p>Es la primera definición sobre una delimitación marítima bajo un instrumento multilateral, respecto a la proximidad resultante de las costas adyacentes, características de Ecuador, Perú y Chile, es decir, los tres “miran” hacia el la cuenca del Pacífico Sureste y, en esa visión, tienen vecindad muy próxima y si existen peculiaridades geográficas con la presencia de islas, como es el caso del sur de Ecuador y el norte de Perú, el trazo del paralelo geográfico es la solución óptima para la definición lateral de sus límite marítimo.</p>
<p>9.</p>	<p>La presente Declaración no significa desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción establecidas por el Derecho Internacional en favor del paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada para las naves de todas las naciones.</p>	<p>Siempre alineados al derecho internacional marítimo, sobre todo el respecto a la libre navegación.</p>

10. Los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú expresan su propósito de suscribir acuerdos o convenciones para la aplicación de los principios indicados en esta Declaración, en los cuales se establecerán normas generales destinadas a reglamentar y proteger la caza y la pesca dentro de la zona marítima que les corresponden y a regular y coordinar la explotación y aprovechamiento de cualquier otro género de productos o riquezas naturales existentes en dichas aguas y que sean de interés común. Lo que falte de ser aclarado en la Declaración de Santiago, con relación a establecer un ordenamiento respecto al uso de los recursos vivos o de los no vivos, tanto para su aprovechamiento como para su conservación, crearon los espacios para establecer cuantos acuerdos fueran necesarios con el fin de armonizar la línea base definida en este instrumento.

Nota. Son diez aspectos fundamentales que caracterizan a la Declaración de Santiago de 1952, en el que delinear los rasgos sustantivos de la zona económica exclusiva concerniente a la CONVEMAR, relievando el uso racional de los recursos vivos y no vivos, las islas plenas (con vida), los derechos de los pueblos al usufructúo de los recursos marinos y, sobre todo, la caracterización de los intereses marítimos de Ecuador, Perú y Chile, a través de una Política Marítima de Estado. La información corresponde, íntegramente, al texto de la Declaración de Santiago, firmada el 18 de agosto de 1952; por: Jorge Fernández Salazar, Delegado del Ecuador; Alberto Ulloa, Delegado del Perú; y, Julio Ruiz Bourgeois, delegado de Chile.

Referencias

- Alcalá, C. (2022). Historias de la ruta de la seda, la red comercial que conectó tres continentes. *El Debate*. Recuperado el 28 de marzo de 2023, de <https://www.eldebate.com/historia/20220511/ruta-seda.html>
- AMTI. (2023). INICIATIVA DE TRANSPARENCIA MARÍTIMA DE ASIA. Recuperado el 27 de enero de 2023, de ANTI Web site: <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>
- Arredondo, F. (2010). *Personas físicas nacionales y extranjeras. Régimen jurídico* (2da. edición ed.). (C. d. Federal, Ed.) México D.F., México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado el 12 de enero de 2023, de <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/3667-personas-fisicas-nacionales-y-extranjeras-regimen-juridico-2a-ed-coleccion-colegio-de-notarios-del-distrito-federal>
- Asia Dónde. (12 de agosto de 2020). Estrecho de Malaca y su importancia estratégica. Recuperado el 29 de marzo de 2023, de *Asia Dónde* Web site: <https://asiadonde.com/estrecho-de-malaca/>
- Ayuso, J. (5 de marzo de 2017). Una generación entre dos mundos. *El País*, pág. Política. Recuperado el 23 de enero de 2023, de https://elpais.com/politica/2017/03/04/actualidad/1488647914_007106.html
- Bailey III, J. (1985). The Exclusive Economic Zone: Its Development and Future in International and Domestic Law. *Louisiana Law Review*, 45(6), 1269-1297. Recuperado el 27 de febrero de 2023, de <https://digitalcommons.law.lsu.edu/lalrev/vol45/iss6/8>
- Barraza, S. (16 de octubre de 2019). electrónica. Recuperado el 24 de febrero de 2023, de emol Web site: <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2019/10/16/964602/Bienes-nacionales-campana-nombre-islas.html>
- Bauman, Z. (2004). *Modernidad Líquida*. (M. R. SQUIRRU, Trad.) Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A. Recuperado el 21 de enero de 2023
- BBC News Mundo. (14 de octubre de 2021). Redacción, electrónico. Recuperado el 23 de febrero de 2023, de BBC News Mundo Web site: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-58909926>
- BBVA. (29 de agosto de 2019). Tecnología e Innovación. Recuperado el 30 de marzo de 2023, de BBVA openminds: <https://www.bbvaopenmind.com/tecnologia/innovacion/la-ruta-de-la-seda-la-via-para-el-intercambio-tecnologico-que-configuro-el-mundo-moderno/>

- BCE. (21 de mayo de 2021). Recuperado el 28 de febrero de 2023, de BCE Web site: <https://numismatico.bce.fin.ec/images/documentos/balsa.pdf>
- Bellina, B. (29 de mayo de 2015). Southeast Asia and the Early Maritime Silk Road. En *J. Guy, lost kingdoms: Hindu-Buddhist Sculpture* (págs. 22-24). New York, Estados Unidos de América: Yale University Press. Recuperado el 25 de enero de 2023, de https://www.metmuseum.org/art/metpublications/Lost_Kingdoms_Hindu_Buddhist_Sculpture_of_Early_Southeast_Asia
- Bladen, S. (22 de julio de 2020). Investigación y Análisis, Pesca Ilegal, digital. Recuperado el 6 de enero de 2023, de GFW Web site: <https://globalfishingwatch.org/es/pescailegal/coreadelnorte/>
- Borunda, A. (24 de febrero de 2023). National Geographic / Medio Ambiente. *National Geographic* Web site: <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/que-es-el-fenomeno-de-el-nino-y-la-nina>
- Britannica. (10 de septiembre de 2020). Paracel Island. Recuperado el 29 de enero de 2023, de *Britannica* Web site: <https://www.britannica.com/place/South-China-Sea>
- Britannica. (22 de enero de 2023). Diplomacy since World War I. <https://www.britannica.com/topic/diplomacy/Diplomacy-since-World-War-I>
- Brousset, J. (1998). LOS INTERESES MARITIMOS DEL PERU UNA VISION RESUMIDA. *Agenda Internacional*, 5(11), 15-22. doi:<https://doi.org/10.18800/agenda.199802.001>
- CALAMASUR. (20 de agosto de 2020). Recuperado el 29 de enero de 2023, de CALAMASUR Web site: <https://www.calamasur.org/post/controls-increase-for-the-chinese-fleet-in-peruvian-waters>
- Carrillo, A. (19 de febrero de 2019). Recuperado el 22 de enero de 2023, de *Psicología y Mente* Web site: <https://psicologiymente.com/social/caracteristicas-generacion-millennial>
- cmarpacifico. (2022). cmarpacifico. Recuperado el 28 de febrero de 2023, de cmarpacifico Web site: <https://cmarpacifico.org/donde-trabajamos/pacifico-este-tropical>
- Cervera, F. (6 de mayo de 2022). Temas / Edad Del Bronce / Rutas Comerciales. Recuperado el 24 de enero de 2023, de *Historia.National Geographic* Web site: https://historia.nationalgeographic.com.es/a/mercaderes-mesopotamia-usaban-unidades-comerciales-comunes_16964
- Chen, M. (20 de septiembre de 2018). El Orden Mundial. Recuperado el 24 de enero de 2023, de *El Orden Mundial* Web site: <https://elordenmundial.com/la-diaspora-china/>

- CIA. (10 de enero de 2023). El Libro de Datos del Mundo. Recuperado el 28 de enero de 2023, de CIA Web site: <https://www.cia.gov/the-world-fact-book/countries/paracel-islands/>
- Civitatis-Estambul. (25 de enero de 2023). Estambul Web site: <https://www.estambul.es/historia#:~:text=El%20Imperio%20Bizantino,fue%20siempre%20una%20capital%20romana.>
- Coba, G. (18 de febrero de 2020). Los puertos ecuatorianos están listos para un tratado de libre comercio. *PRIMICIAS*, pág. Economía. Recuperado el 29 de marzo de 2023, de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/comercio-ecuador-puertos-maritimos-acuerdos/>
- Codina, R. (20 de mayo de 2003). VISIÓN DE LA ARMADA DE CHILE Sobre los intereses marítimos y su contribución al desarrollo nacional. *Revista de Marina*. Recuperado el 10 de abril de 2023, de <https://revistamarina.cl/revistas/2003/5/codina.pdf>
- Concepto. (17 de enero de 2023). Concepto. <https://concepto.de/identidad-nacional/>
- CSSC. (29 de enero de 2023). Wuchang Shipbuilding Industry Group Web site: <http://www.wuchuan.com.cn/English/Home/index.htm>
- Diálogo Americas. (5 de marzo de 2021). Recuperado el 29 de enero de 2023, de Diálogo Americas Web site: <https://dialogo-americas.com/es/articles/los-graves-efectos-de-la-pesca-ilegal/#.Y-DZbHbMLSI>
- Dictionary.Cambridge. (30 de marzo de 2023). Marítimo. Cambridge Web site: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/maritime>
- Dictionary.com. (30 de marzo de 2023). Dictionary Web site: <https://www.dictionary.com/browse/maritime>
- DIGEIM. (2018). Conceptos oceanopolíticos y del espacio geográfico. Recuperado el 10 de abril de 2023, de DIGEIM Web site: <https://aguena.armada.mil.ec/slides/slide/conceptos-oceanopoliticos-y-del-espacio-geografico-maritimo-54/download>
- DIGEIM. (2020). Guía de Conciencia Marítima y Cultura del Mar. Quito: Armada del Ecuador. Recuperado el 25 de marzo de 2023, de https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Feducacion.gob.ec%2Fwp-content%2Fuploads%2Fdownloads%2F2020%2F05%2FGuia-Consciencia-Maritima-y-Cultura-del-Mar.pdf&psig=AOvVaw1S0l7lhDBf-_ivUxQ991SU&ust=1681184014465000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwjltj

- DIMAR. (2021). Intereses marítimos colombianos desde la perspectiva de la Armada Nacional. Recuperado el 10 de abril de 2023, de DIMAR Web site: https://cecoldodigital.dimar.mil.co/2861/1/dimar_2021_Paismares_11_34-40.pdf
- DW. (25 de enero de 2019). El Holocausto: recordar, para que la historia no se repita. Deutsche Welle, DW, pág. Política. Recuperado el 29 de marzo de 2023, de <https://www.dw.com/es/el-holocausto-recordar-para-que-la-historia-no-se-repita/a-47238284>
- El Clarín. (24 de julio de 2020). La verdad detrás de las "flotas oscuras" y los "barcos fantasmas" en Corea del Norte. *El Clarín*, pág. Mundo. Recuperado el 30 de enero de 2023, de https://www.clarin.com/mundo/verdad-detras-lasflotas-oscuras-barcos-fantasmas-corea-norte_0_6hDQ-vvMTc.html
- El Comercio. (13 de enero de 2022). Lasso llegó a Galápagos para firmar la ampliación de reserva marina. *El Comercio*, pág. Actualidad / Política. Recuperado el 25 de febrero de 2023, de <https://www.elcomercio.com/actualidad/politica/lasso-galapagos-decreto-reserva-marina.html>
- El País. (8 de diciembre de 2001). Intereses y deseos. *El País*, pág. Columna editorial. Recuperado el 20 de enero de 2023, de https://elpais.com/diario/2001/12/09/opinion/1007852411_850215.html?event_log=oklogin
- El Universo. (20 de julio de 2020). Buque chino capturado en 2017 ahora será parte de la Armada del Ecuador. Título, pág. Noticias / Ecuador. Recuperado el 25 de enero de 2023, de <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/07/20/nota/7913247/buque-chino-capturado-2017-ahora-sera-parte-armada-ecuador/>
- El Universo. (2 de marzo de 2023). Ecología. Recuperado el 2 de marzo de 2023, de El Universo Web site: <https://www.eluniverso.com/noticias/politica/ecuador-declara-nueva-reserva-marina-a-las-primeras-8-millas-del-perfil-costero-nota/>
- Enciclopedia Humanidades. (2023). Inicio / Relieves y Ecosistemas. Recuperado el 23 de febrero de 2023, de Humanidades Web site: <https://humanidades.com/oceano-pacifico/#:~:text=Ubicada%20en%20la%20zona%20intertropical,21%20y%2027%20grados%20celsius.>
- FAO. (2022). EL ESTADO MUNDIAL DE LA PESCA Y LA ACUICULTURA 2022. FAO. Recuperado el 29 de enero de 2023, de <https://www.fao.org/3/cc0461es/online/sofia/2022/consumption-of-aquatic-foods.html>

- FAO. (2022). Versión resumida de El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2022. Hacia la transformación azul. Roma: FAO. Recuperado el 27 de febrero de 2023, de https://mexico.un.org/sites/default/files/2022-06/cc0463es_0.pdf
- Fava, M. (09 de mayo de 2022). Portal de alfabetización oceánica. Recuperado el 27 de febrero de 2023, de UNESCO: <https://oceanliteracy.unesco.org/pacific-ocean/#:~:text=As%20most%20part%20of%20the,%2Dpermanent%20high%2Dpressure%20cells>.
- Fernández Fadón, F. (enero-febrero de 2013). El mar: tablero geopolítico del siglo XXI. *Política Exterior*, 27(151), 124-134. Recuperado el 23 de enero de 2023, de <https://www.jstor.org/stable/41806491>
- GFW. (2022). Análisis de la flota pesquera de larga distancia de calamar del Pacífico Suroriental. Global Fishing Watch. Recuperado el 29 de enero de 2023, de https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GFW-2022-FA-SQUID2021-_es.docx.pdf
- Gil, A. (21 de abril de 2018). Recuperado el 20 de febrero de 2023, de El Orden Mundial Web site: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/que-es-latinoamerica/>
- Gómez , H. (2023). La Convemar y la Visión Oceanopolítica del Ecuador, 24 de febrero de 2023, 10:00 Hs. Universidad Central del Ecuador, Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación. Quito: Universidad Central del Ecuador. Recuperado el 27 de febrero de 2023
- Gómez, H. (2004). LA CONVEMAR, UNA NUEVA VISIÓN DE LOS INTERESES MARÍTIMOS. Guayaquil: Academia de Guerra Naval. Recuperado el 28 de marzo de 2023
- Gómez, H., & Pérez, H. (2018). Oceanopolítica y educación superior. (D. A. Aguirre, Ed.) Sangolquí, Pichincha, Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Recuperado el 29 de marzo de 2023, de <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/15408/1/Oceanopol%C3%ADtica%20y%20educaci%C3%B3n%20superior.pdf>
- Granados, U. (2016). Las islas Spratly: Internacionalización de un conflicto regional. (D. d. Guadalajara, Ed.) *Journal de la Universidad de Guadalajara*(15), 51-70. Recuperado el 28 de enero de 2023, de <https://www.redalyc.org/journal/4337/433753443004/html/>
- Griffiths , J. (7 de diciembre de 2020). Beijing puede haber construido bases en el Mar de China Meridional, pero eso no significa que pueda defenderlas, afirma el informe. CNN. Recuperado el 26 de enero de 2023, de

- <https://edition.cnn.com/2020/12/07/china/south-china-sea-bases-military-intl-hnk/index.html>
- Gunder, A. (1998). *ReOrient : Global Economy in the Asian Age* (Vol. ReOrient). (U. O. CALIFORNIA, Ed.) Berkeley / Los Angeles / London, California, Estados Unidos de América: UNIVERSITY OF CALIFORNIA PRESS. Recuperado el 20 de enero de 2023
- Handwerk, B. (8 de julio de 2020). *Smithsonian Magazine*, electrónica. Recuperado el 25 de febrero de 2023, de *Smithsonian Magazine* Web site: <https://www.smithsonianmag.com/science-nature/native-americans-polyne-sians-meet-180975269/>
- Hildebrand, L., & Schröder-Hinrichs, J. (2014). Maritime and marine: synonyms, solitudes or schizophrenia? *WMU Journal of Maritime Affairs*, 13, 173–176. doi:<https://doi.org/10.1007/s13437-014-0072-y>
- History. (16 de febrero de 2018). Recuperado el 28 de enero de 2023, de History Web site: <https://www.history.com/topics/africa/suez-canal#:~:text=been%20the%20case.-,Construction%20of%20the%20Suez%20Ca-nal,as%20early%20as%202000%20B.C.>
- History. (22 de julio de 2022). Imperio Bizantino. Recuperado el 24 de enero de 2023, de Historia Web site: <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/byzantine-empire>
- Ibáñez, C., Sepúlveda, R., Ulloa, P., Friedemann, K., & Pardo, M. (2015). The biology and ecology of the jumbo squid *Dosidicus gigas* (Cephalopoda) in Chilean waters: a review. (C. Aldea, Ed.) *Latin American Journal of Aquatic Research*, 43(3), 402-414. doi:10.3856/vol43-issue3-fulltext-2
- IBM. (2023 de marzo de 31). Paquete de inteligencia de la cadena de suministro de IBM: Fideicomiso alimentario. IBM Web site: <https://www.ibm.com/products/supply-chain-intelligence-suite/food-trust>
- IMO. (2014). *The IMLI Manual in International Maritime Law* (Vol. I). (D. Atard, M. Fitzmaurice, & N. Martínez, Edits.) Oxford, UK: Oxford University. Recuperado el 28 de marzo de 2023
- Infobae. (11 de diciembre de 2022). La flota pesquera china es la más depredadora del mundo. Infobae, pág. The Economist. Recuperado el 29 de enero de 2023, de <https://www.infobae.com/america/economist/2022/12/11/la-flota-pesquera-china-es-la-mas-depredadora-del-mundo/>
- IPS. (15 de agosto de 2022). Inter Press Service. Recuperado el 30 de marzo de 2023, de IPS Web site: <https://ipsnoticias.net/2022/08/la-flota-china-amenaza-la-riqueza-pesquera-de-america-latina/>

- ISA. (2023). Recuperado el 22 de febrero de 2023, de ISA Web site: <https://www.isa.org.jm/frequently-asked-questions-faqs>
- ISA. (2023). About Us. Recuperado el 23 de febrero de 2023, de International Seabed Authority: <https://www.isa.org.jm/about-isa>
- Jakubowska-Vorbrich, Z. (2017). CÓMO UNA EX-COLONIA ADQUIRIÓ UNA COLONIA:. Varsovia: Uniwersytet Warszawski. Recuperado el 26 de febrero de 2023, de https://www.researchgate.net/publication/319653092_Como_una_ex-colonia_adquirio_una_colonia_Ane-xion_de_Isla_de_Pascua_a_Chile_1888
- Jameel, F. (1 de septiembre de 2022). Recuperado el 28 de febrero de 2023, de <https://alj.com/es/spotlight-by-fady-jameel/underwater-mineral-mining-a-deepening-dilemma/>
- Kreier, F. (12 de enero de 2023). Scientific American / Genética. (S. American, Editor) Recuperado el 22 de enero de 2023, de Scientific American Web site: <https://www.scientificamerican.com/article/ancient-americans-crossed-back-into-siberia-in-a-two-way-migration-new-evidence-shows/>
- Kusimba, C. (20 de junio de 2017). When - and why - did people first start using money? Recuperado el 17 de enero de 2023, de *The Conversation* Web site: <https://theconversation.com/when-and-why-did-people-first-start-using-money-78887>
- La Nación. (26 de junio de 2016). Panamá inauguró la ampliación del Canal: costó 5.450 millones de dólares. *La Nación*, pág. El Mundo. Recuperado el 29 de marzo de 2023, de <https://www.lanacion.com.ar/el-mundo/panama-inauguro-la-ampliacion-del-canal-costo-5450-millones-de-dolares-nid1912822/#:~:text=Panam%C3%A1%20inaugur%C3%B3%20la%20ampliaci%C3%B3n%20del%20Canal%3A%20cost%C3%B3%205.450%20millones%20de%20d%C3%B3lares,-La%20a>
- Lendon, B. (26 de junio de 2023). Never mind China's new aircraft carrier, these are the ships the US should worry about. CNN, pág. CNN Business. Recuperado el 30 de marzo de 2023, de <https://edition.cnn.com/2022/06/25/asia/china-navy-aircraft-carrier-analysis-intl-hnkm-1-dst/index.html>
- Linden, E. (diciembre de 2004). Smithsonian Magazine / Historia, digital. (S. Institute, Editor) Recuperado el 19 de enero de 2023, de *Smithsonian Magazine*: <https://www.smithsonianmag.com/history/the-vikings-a-memorable-visit-to-america-98090935/>

- Lissardy, G. (17 de abril de 2018). La fuerza política más nueva”: cómo los evangélicos emergen en el mapa de poder en América Latina. BBC, pág. BBC Mundo. Recuperado el 20 de enero de 2023, de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43706779>
- Llagostera, E. (2004). La Seda China y la Ruta de la Seda. *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*(XL), 243-265. Recuperado el 30 de marzo de 2023, de <https://www.cervantesvirtual.com/downloadPdf/la-seda-china-y-la-ruta-de-la-seda-0/>
- Loaiza, Y. (5 de agosto de 2021). Los tiburones encontrados en el pesquero chino capturado en Ecuador en 2017 habitaban en las aguas de las Galápagos. infobae, pág. América Latina. Recuperado el 31 de marzo de 2023, de <https://www.infobae.com/america/america-latina/2021/08/05/los-tiburones-encontrados-en-el-pesquero-chino-capturado-en-ecuador-en-2017-habitan-en-las-aguas-de-las-galapagos/>
- López, R. (1981). EL MAR TERRITORIAL Y EL MAR PATRIMONIAL. (E. d. Bolivariana, Ed.) *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*(53), 152-157. Recuperado el 26 de febrero de 2023, de <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/5212294.pdf>
- MarineInsight. (7 de julio de 2022). MarineInsight / Historia Marítima. Recuperado el 28 de enero de 2023, de MarineInsight Web site: <https://www.marineinsight.com/maritime-history/a-brief-history-of-the-suez-canal/>
- Mena, M. (9 de julio de 2021). Los países más poblados del mundo, electrónica. (Statista, Editor) Recuperado el 31 de enero de 2023, de Statista Web site: <https://es.statista.com/grafico/22249/porcentaje-estimado-de-la-poblacion-mundial-por-pais/>
- Mena, M. (25 de noviembre de 2022). Industria pesquera. (Statista, Editor) Recuperado el 29 de enero de 2023, de Statista Web site: <https://es.statista.com/grafico/28823/produccion-mundial-estimada-de-la-pesca-y-la-acuicultura/>
- Merriam-Webster. (30 de marzo de 2023). Merriam-Webster Web site: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/maritime>
- Ministerio del Ambiente, Cl. (6 de septiembre de 2017). Recuperado el 27 de febrero de 2023, de Ministerio del Ambiente, Cl Web site: <https://mma.gob.cl/isla-de-pascua-tendra-el-area-marina-prottegida-mas-grande-de-chile/>
- Monares, D. (2020). Hegemonía china sobre islas Spratly: ficción o realidad. *Revistas Académicas de la Universidad de Chile*, 52(195 (enero-abril)), 87-110. doi:10.5354/0719-3769.2020.57253

- Montes, R. (2 de agosto de 2018). Cuando Chile quiso vender la Isla de Pascua a los nazis. *El País*. Recuperado el 26 de febrero de 2023, de https://el-pais.com/cultura/2018/08/01/actualidad/1533134225_284385.html
- National Geographic. (2023). Education. Recuperado el 21 de febrero de 2023, de *National Geographic* Web site: <https://education.nationalgeographic.org/resource/lithosphere/>
- National Geographic. (2023). National Geographic Education. Recuperado el 25 de febrero de 2023, de *National Geographic* Web site: <https://education.nationalgeographic.org/resource/importancia-areas-marinas-protégidas/>
- Nieves, V. (27 de abril de 2023). El yuan supera al dólar por primera vez en pagos transfronterizos en China y marca un punto de inflexión. *el Economista.es*, pág. *Economía*. Recuperado el 27 de abril de 2023, de <https://www.economista.es/economia/noticias/12248260/04/23/el-sorpaso-del-yuan-al-dolar-en-los-pagos-transfronterizos-en-china-marca-un-punto-de-inflexion.html>
- NOAA. (22 de abril de 2022). Laboratorio Oceanográfico y Meteorológico del Atlántico (AOML) de la NOAA. Recuperado el 27 de febrero de 2023, de *aoml noaa* Web site: <https://www.aoml.noaa.gov/es/news/noaa-aoml-scientists-project-future-changes-in-enso-variability/>
- NOAA. (2023). Ocean Exploration. Recuperado el 27 de febrero de 2023, de *NOAA* Web site: <https://oceanexplorer.noaa.gov/facts/useez.html>
- OCDE. (29 de enero de 2023). Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. *OCDE* Web site: <https://www.oecd.org/espanol/estadisticas/pib-espanol.htm>
- OECD. (30 de marzo de 2023). Organisation for Economic Co-operation and Development. *OECD* Web site: <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/>
- OMI. (30 de marzo de 2023). OMI Web site: <https://www.imo.org/es/about/Pages/Default.aspx>
- ONU. (2023). Recuperado el 22 de febrero de 2023, de *ONU* Web: <https://www.un.org/es/chronicle/article/la-autoridad-internacional-de-los-fondos-marinos-y-la-explotacion-minera-de-los-fondos-marinos#:~:text=En%201970%20la%20Asamblea%20General,marino%20exclusivamente%20a%20usos%20pac%C3%ADficos.>
- Palomo, A. (10 de marzo de 2020). Geografía Infinita / Geografía económica. Recuperado el 29 de enero de 2023, de *Geografía Infinita* Web site:

- The Guardian. (21 de marzo de 2022). China ha militarizado completamente tres islas en el Mar Meridional de China, dice almirante de EE. UU. *The Guardian*, pág. Noticias. Recuperado el 27 de enero de 2023, de <https://www.theguardian.com/world/2022/mar/21/china-has-fully-militarized-three-islands-in-south-china-sea-us-admiral-says#top>
- THE NATIONAL STRATEGY FOR MARITIME SECURITY. (octubre de 2005). NATIONAL PLAN TO ACHIEVE MARITIME DOMAIN AWARENESS. THE NATIONAL STRATEGY FOR MARITIME SECURITY: NATIONAL PLAN TO ACHIEVE MARITIME DOMAIN AWARENESS. Washington D.C., Estados Unidos de América. Recuperado el 29 de enero de 2023, de https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD_MDAPlan.pdf
- Torres, s. (2010). Contingencia y conflicto político en Maquiavelo Vida y tiempo de la república. (E. d. Filosofía, Ed.) Córdoba, Argentina: Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades. Recuperado el 28 de marzo de 2023, de https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/18187/Torres__S__Contingencia_y_conflicto_pol_tico_en_Maquiavelo__Vida_y_tiempo_de_la_rep_blica.pdf?sequence=1
- Torrico, G. (28 de diciembre de 2020). MUNDO. Recuperado el 26 de marzo de 2023, de dialogochino Web site: <https://dialogochino.net/es/actividades-extractivas-es/39004-america-del-sur-planea-respuesta-regional-a-la-pesca-ilegal-del-calamar-gigante/>
- UICN. (5 de septiembre de 2017). Obtenido de UICN Web site: <https://www.iucn.org/es/news/south-america/201709/%C3%A1reas-protegidas-marinas-reunir-la-gente-y-al-oc%C3%A9ano#:~:text=Las%20%C3%A1reas%20marinas%20protegidas%20son,los%20recursos%20naturales%20que%20albergan.>
- UNESCO. (2020). El patrimonio mundial de alta mar:. (ONU, Ed.) Nueva York, Nueva York, Estados Unidos de América: ONU. Recuperado el 24 de febrero de 2023, de <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000373128>
- UNESCO. (09 de mayo de 2022). Portal de alfabetización oceánica. Recuperado el 20 de febrero de 2023, de UNESCO Web site: <https://oceanliteracy.unesco.org/pacific-ocean/>
- UNESCO. (28 de enero de 2023). Recuperado el 28 de enero de 2023, de UNESCO Web site: <https://en.unesco.org/silkroad/content/alexandria>
- Vargas, E. (mayo-junio de 1973). La Declaración de Santiago de 1952 sobre Zona Marítima. *Revista de Marina*(3), 250-252. Recuperado el 26 de febrero de 2023, de <https://revistamarina.cl/revistas/1973/3/evargasc.pdf>

- Vergara, M. (1989). ALGO POR QUE LUCRAR · EL CONTROL DEL MAR. *Revista de Marina*(4). Recuperado el 30 de enero de 2023, de <https://revistamarina.cl/revistas/1989/4/mavergarav.pdf>
- Vicente, A., & Ramos, M. (junio de 2009). Identidad nacional: Planteamiento y evaluación de un modelo estructural. (O. E. Sociales, Ed.) *Revista Obets*(3), 19-30. doi:<https://doi.org/10.14198/OBETS2009.3.03>
- Vocabulary.com. (30 de marzo de 2023). Vocabulary Website: <https://www.vocabulary.com/dictionary/maritime>
- Wall, F. (12 de diciembre de 2020). Rare Earth Elements. En ELSEIVER, D. Alderton, & A. Scott (Edits.), *Encyclopedia of Geology* (2da. Edición ed., págs. 680-693). Penryn, Cornwall, United Kingdom: Elsevier Ltd. doi:<https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102908-4.00101-6>
- Wallin, P. (23 de julio de 2020). Native South Americans reached Polynesia early. (Nature, Ed.) *Nature*, 583, Human Migration / 524-525. Recuperado el 23 de enero de 2023, de <https://media.nature.com/original/magazine-assets/d41586-020-01983-5/d41586-020-01983-5.pdf>
- WEF. (14 de enero de 2016). Recuperado el 30 de enero de 2023, de World Economic Forum: <https://www.weforum.org/agenda/2016/01/the-fourth-industrial-revolution-what-it-means-and-how-to-respond/>
- Wikipedia. (28 de enero de 2023). Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Paracel_Islands
- Woody, C. (21 de agosto de 2020). INICIO MILITAR Y DEFENSA. Recuperado el 31 de marzo de 2023, de Insider Web site: <https://www.businessinsider.com/chinese-fishing-boats-near-galapagos-sign-of-competition-for-fish-2020-8>
- Woody, T. (8 de diciembre de 2019). National Geographic Medio Ambiente. Recuperado el 27 de febrero de 2023, de *National Geographic* Web site: <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/2019/12/oceanos-albergan-grandes-cantidades-gases-efecto-invernadero>
- worldometer. (30 de marzo de 2023). Población de la China. worldometer Web site: <https://www.worldometers.info/world-population/china-population/#:~:text=The%20current%20population%20of%20China,the%20latest%20United%20Nations%20data.>
- WWF. (13 de mayo de 2021). OUR NEWS. Recuperado el 31 de marzo de 2023, de WWF Web site: <https://www.wwf.org.ec/?366911/tiburones-y-rayas-explotadas>

Yee, V., & Glanz, J. (19 de julio de 2021). Así fue como el Ever Given se atascó en el Canal de Suez. *The New York Times*. Recuperado el 29 de marzo de 2023, de <https://www.nytimes.com/es/2021/07/19/espanol/canal-suez-evergiven.html#:~:text=EL%20CAIRO%20%E2%80%94%20Cuando%20el%20Ever,d%C3%B3lares%20de%20comercio%20al%20d%C3%ADa>.

Zhou, L. (29 de julio de 2022). China / Diplomacia, electrónica. Recuperado el 29 de enero de 2023, de South China Morning Post Web site: https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3186909/south-china-sea-law-enforcement-ship-unveiled-beijing-seeks?module=perpetual_scroll_0&pgtype=article&campaign=3186909

Aproximación a la oceanopolítica de la cuenca Asia-Pacífico y su influencia sobre Ecuador: Una mirada desde la China

Este documento aborda la importancia de comprender la geografía de Asia y sus implicaciones en los intereses marítimos de los países de la cuenca del Pacífico. Se analiza la influencia de China y su búsqueda de hegemonía mundial, así como la rivalidad con Estados Unidos. También se reflexiona sobre la necesidad de un uso sostenible de los recursos marinos y se examinan los desafíos relacionados con la pesca y la influencia de China en la región.

Se entienden a los intereses marítimos como los intereses nacionales en el mar y que son la base sustantiva de la oceanopolítica, ya que la gestión sostenible de los recursos vivos y no vivos que tienen los mares, océanos y costas, estructuran las capacidades reales de los Estados para supervivir, desarrollarse y proyectar su influencia en el entorno, como parte fundamental de la propia existencia del Estado y de la nación. De ahí que entender los elementos que caracterizan esos intereses marítimos, tanto en la cuenca Asia Pacífico como en nuestra región, realmente definen las interrelaciones oceanopolíticas y geopolíticas de los próximos años.

Se menciona la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda y su posible impacto en los intereses marítimos de los países de la cuenca del Pacífico. Además, se destaca la importancia geográfica de Ecuador y su participación en el comercio marítimo.

También se ofrece una aproximación a la oceanopolítica de la cuenca Asia-Pacífico y su influencia sobre Ecuador, poniendo énfasis en una breve mirada desde China; entendiendo que la oceanopolítica se refiere al estudio de las políticas y estrategias de los países en relación con los océanos y mares, y busca entender el impacto que estas decisiones pueden tener en el ámbito económico, político y ambiental.

La publicación concluye resaltando la importancia de entender la oceanopolítica y sus implicaciones para países como Ecuador, que se encuentran en una posición geográfica estratégica en la cuenca Asia-Pacífico. Asimismo, invita a reflexionar sobre la necesidad de promover un desarrollo sostenible y equilibrado que tome en cuenta tanto los intereses económicos como la preservación del medio ambiente marino.

ISBN: 978-9942-765-98-7



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA