ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA



La oceanopolítica como salida a la crisis

BERNARDO GORTAIRE-MOREJÓN (ed.), MARCELO ROMERO ALMEIDA,
HUMBERTO GÓMEZ PROAÑO, MARÍA JOSÉ PIÑEIRO TEJO,
MARTA FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, RICARDO GÓMEZ LAORGA,
ALEJANDRO LÓPEZ-CANOREA Y MARC VENDRELL MARTÍNEZ

La oceanopolítica como salida a la crisis

Bernardo Gortaire-Morejón (ed.), Marcelo Romero Almeida, Humberto Gómez Proaño, María José Piñeiro Tejo, Marta Fernández Sebastián, Ricardo Gómez Laorga, Alejandro López-Canorea y Marc Vendrell Martínez

Primera edición electrónica: noviembre, 2026
ISBN: 978-9942-652-65-2

Ingreso al proceso: 26/05/2026 • Aprobación de ingreso: 04/06/2026
Aprobación de pares: 31/07/2026 • Finalización de edición: 06/11/2026

Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE
Crnl. E.M. Henry Omar Cruz Carrillo, Ph. D.
Rector

Publicación autorizada por:
Comisión Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE
Tcrn. Luis Edwin Montes Paguay, Mgtr. - Vicerrector de Investigación, Innovación y Transferencia de Tecnología (E) - Presidente

Corrección de estilo y maquetación
Mtr. Xavier Chinga Mármol

Imagen de cubierta

Generada con asistente de inteligencia artificial

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.**

Reconocimiento – No Comercial – Sin obras derivadas
CC BY-NC-ND 4.0

Departamento de Seguridad y Defensa

La oceanopolítica como salida a la crisis

Bernardo Gortaire-Morejón (ed.)
Marcelo Romero Almeida
Humberto Gómez Proaño
María José Piñeiro Tejo
Marta Fernández Sebastián
Ricardo Gómez Laorga
Alejandro López-Canorea
Marc Vendrell Martínez

EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE

Marcelo Romero Almeida

Coronel del Ejército ecuatoriano en servicio pasivo y exdirector del Centro de Estudios y Pensamiento Estratégico de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Es magíster en Seguridad y Defensa por la Academia de Guerra del Ejército de Chile y la Universidad de Chile. Ha sido profesor invitado en la Academia de Defensa Militar Conjunta. Su trabajo académico y de divulgación aborda la seguridad nacional, la defensa, la inteligencia militar y el pensamiento estratégico.

Humberto Gómez Proaño

Capitán de Navío en servicio pasivo de la Armada del Ecuador. Es magíster en Pensamiento Estratégico y Prospectiva; máster en Geographical Information Science and Systems; licenciado en Ciencias Navales; magíster en Ciencias Navales y MBA en Gestión Empresarial, ambos obtenidos en Brasil. Cuenta además con el Curso Básico de Hidrografía de Ecuador y el Curso de Perfeccionamiento de Hidrografía de Brasil. Es profesor de Diplomacia Azul en la Academia Diplomática; de Relaciones Internacionales y Oceanopolítica en la Academia de Defensa Militar Conjunta; de Intereses Marítimos en la Academia de Guerra Naval; y de Meteorología, Liderazgo y Navegación Celeste en la Escuela Superior Naval. También ha impartido Cartografía, Intereses Marítimos, Sensores Remotos e Hidrografía en la Escuela de Hidrografía. Se desempeñó como investigador y docente del Centro de Estudios y Pensamiento Estratégico de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE entre 2022 y 2026.

María José del Pilar Piñeiro Tejo

Doctora en Seguridad y Defensa por la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos de Chile. Es profesora de Historia, Geografía y Ciencias Sociales, y licenciada y magíster en esa área, con mención en Ciencia Política y Relaciones Internacionales, por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Se ha desempeñado en diversos contextos educativos y académicos.
Actualmente es profesora civil de la Academia de Guerra Naval, donde imparte Análisis Internacional, y coordinadora ejecutiva del Centro de Estudios Navales y Marítimos de esa institución. Sus líneas de investigación incluyen las relaciones internacionales, la geopolítica, la oceanopolítica, la seguridad y la defensa. Ha publicado trabajos académicos y columnas de opinión.

Marta Fernández Sebastián

Doctora en Ciencias Políticas y licenciada en Periodismo por la Universidad Complutense de Madrid. Cuenta además con estudios de máster en Relaciones Internacionales y Comunicación, y en Política Internacional. Sus principales áreas de investigación son la seguridad marítima, la seguridad internacional y el crimen organizado. Integra el grupo de expertos del Observatorio Paz, Seguridad y Defensa de la Universidad de Zaragoza y es miembro del Colegio de Ciencias Políticas y Sociología de Castilla-La Mancha.

Ricardo Gómez Laorga

Docente Investigador en la Universidad Internacional de La Rioja (UNIR). Es doctor en Ciencia Política y de la Administración y Relaciones Internacionales por la Universidad Complutense de Madrid, donde obtuvo el VI Premio Antonio Truyol y Serra de la Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales a la mejor tesis en Relaciones Internacionales.
Es graduado en Historia, con especialidad en Edad Contemporánea, Relaciones Internacionales y Sociología por la Universidad Complutense de Madrid, y máster en Seguridad y Defensa por la Universidad Nebrija. Su investigación se centra en la acción exterior de la Unión Europea, especialmente en el Magreb y América Latina.

Alejandro López-Canorea

Director de Descifrando la Guerra, medio especializado de referencia en geopolítica. Participa como docente, ponente y tutor académico en distintas universidades españolas. Colabora con numerosos medios nacionales e internacionales en prensa, radio y televisión, donde interviene habitualmente como analista.
Es autor de varios libros sobre geopolítica y ha realizado coberturas y entrevistas con dirigentes políticos en distintos países. También ha viajado por decenas de países. Sus coberturas incluyen Ucrania, Rusia y otros países del espacio postsoviético, así como la cumbre de la OTAN, el Parlamento Europeo y el Sáhara. Es licenciado en Biología, con especialización en socioecosistemas, y máster en Antropología y en Profesorado por la Universidad Autónoma de Madrid.

Marc Vendrell Martínez

Profesor de Geopolítica e Inteligencia en LISA Institute y analista geopolítico en la LISA Analysis Unit. Es colaborador externo del Instituto Español de Estudios Estratégicos. Es graduado en Ciencias Políticas por la Universidad Nacional de Educación a Distancia, máster en Análisis de Inteligencia por INISEG y máster en Pensamiento Estratégico y Seguridad Global por la Universidad de Granada. Es especialista en operaciones psicológicas y amenazas híbridas. Es autor de *La batalla invisible: Sun Tzu, Clausewitz y la guerra híbrida*.

Índice

Prefacio 13
Breve resumen de los capítulos 19
Introducción general: el eje transversal de la oceanopolítica 24
Ecuador ¿Un país marítimo por excelencia? 32
Introducción 32
Antecedentes históricos 34
La anexión de las Islas Galápagos 36
Visionarios y soñadores 36
Proyecto de construcción de un submarino, el Hipopótamo de Rodríguez Labandera 36
El combate naval de Jambelí 38
La Declaración de Santiago de 1952 40
Adhesión del Ecuador a la Convemar 41
La Conciencia marítima nacional: Cimiento del desarrollo 44
¿Qué son los intereses marítimos (IM)? 45
Los Intereses Marítimos del Ecuador 46
Desafíos contemporáneos y la urgencia de la seguridad marítima 47
Conclusiones 48
Referencias 49
La Economía azul Sostenible 53
Introducción 53
Concepto de economía azul 54
La economía azul como un modelo 54
La construcción del concepto 55
Elementos clave de la Economía azul 55
El desarrollo sostenible 56
Los desafíos de la economía azul para el 2025 57
La economía azul y el objetivo de desarrollo 14 (ODS-14) 59
Las metas del ODS-14 60
Gobernanza y cooperación 61
Las relaciones entre las metas del ODS-14 y la Economía azul 62
Relación estratégica 63

Relación operativa 63
La visión europea 64
Los sectores de la Economía azul europea 65
La Economía azul y la Economía azul sostenible 68
Energías del mar o azules, un concepto integral 69
La EAS y los intereses marítimos nacionales de Ecuador 72
Intereses marítimos como EAS de Ecuador 73
La EAS en las islas Galápagos 73
Energías marinas o azules en Ecuador 77
Extracción de gas en el Golfo de Guayaquil 77
La realidad sobre las energías marinas en Ecuador 78
Factores sustanciales de la economía azul en Ecuador 78
Pesca sostenible 78
Turismo costero y marino 79
Conservación de la biodiversidad 79
Acuicultura responsable 80
Comercio y transporte marítimo 80
Gestión de recursos y gobernanza marítima 80
¿Cuánto le falta a Ecuador para estar en la economía azul? 81
Conclusiones 83
Referencias 85
Oceanopolítica, seguridad y desarrollo 89
Introducción 89
El aporte de la geopolítica como disciplina al desarrollo de los Estados 92
Desarrollo y seguridad 97
Marco de análisis: oceanopolítica, desarrollo, seguridad 105
Conclusiones 109
Referencias 112
El delito de la piratería marítima en las aguas de Ecuador 116
Introducción 116
Métodos y técnicas de investigación 117
Dificultades encontradas a la hora de realizar la investigación 118
Delimitación conceptual del fenómeno de la piratería 118
Piratería marítima en Ecuador 122

Modus operandi de los piratas 125
Respuesta a la piratería marítima por parte de las Fuerzas de Seguridad ... 126
Conclusiones 127
Referencias 128
Los estrechos marítimos como choke points críticos para la geopolítica mundial: casuísticas, variables y ejemplos para el caso europeo y americano 132
Introducción 132
El análisis de los estrechos como parte básica y fundamental de la oceanografía y la geopolítica 133
La realidad geopolítica europea vista desde tres estrechos clave: el estrecho de Gibraltar, Bósforo y Dardanelos 135
El estrecho de Gibraltar 135
Los estrechos del Bósforo y Dardanelos 138
El estrecho de Bering y el canal de Panamá como principales choke points de la geopolítica americana y como bisagras hemisféricas 143
El estrecho de Bering 143
El canal de Panamá 146
Conclusiones 149
Referencias 150
La dimensión estratégica del océano 154
Introducción 154
El Océano Pacífico como escenario estratégico principal 157
El control de los estrechos, las nuevas rutas y los canales 163
Conclusiones 170
Referencias 171
Los océanos como ejes del poder global: una aplicación del pensamiento estratégico de Alfred Mahan en la era de la globalización 175
Contexto y relevancia 175
Importancia geopolítica de los océanos en la globalización 175
Alfred Mahan y la vigencia de su pensamiento 176
Marco conceptual 177
Objetivo del capítulo 177
Conceptos mahanianos clave: poder marítimo, puntos de estrangulamiento, flota decisiva 178

Las dos obras fundamentales de Mahan....180
Caso 1: Canal de Panamá 182
Situación geopolítica actual 182
El Canal como choke point mahaniano....183
Caso 2: Mar del sur de China 184
Situación geopolítica y reclamaciones....184
Lectura mahaniana del caso....185
Repercusiones estratégicas y de gobernanza oceánica 186
Competencia por los chokepoints críticos 186
Conclusiones: Mahan para destacar la importancia estratégica de los océanos 187
Referencias 189
Conclusiones generales....191

Índice de tablas

Tabla 1
Relación del Grupo de Actividades de la UE con la Economía Azul Sostenible de Ecuador 66
Tabla 2
Tipos de Energías Marinas o Azules 69
Tabla 3
Los Cinco Ejes Estratégicos del PEEAG 2025-2040 75
Tabla 4
Objetivos de desarrollo sostenible 99
Tabla 5
Ámbitos de seguridad humana 103
Tabla 6
Oceanopolítica, desarrollo, seguridad. 107

Índice de figuras

Figura 1
Maqueta del submarino Hipopótamo, que se exhibe en el Museo de la Armada Nacional BAE Calderón, Guayaquil.....37
Figura 2
Representación del combate naval de Jambelí.....39
Figura 3
Carta de Espacios marítimos nacionales.....43
Figura 4
Marco Conceptual de la Economía azul.....54
Figura 5
Descripción General del ODS-14.....60
Figura 6
Sectores de la economía azul en la Unión Europea.....65
Figura 7
Los Cinco Ejes Estratégicos del PEEAG-2025-2040.....74
Figura 8
Entorno del estrecho de Gibraltar.....136
Figura 9
Entorno de los estrechos del Bósforo y Dardanelos.....139
Figura 10
Entorno del estrecho de Bering.....144
Figura 11
Ubicación del canal de Panamá como eje clave para comprender los flujos comerciales en el continente americano.....147

Prefacio

En más de un sentido, el mar se da por sentado por parte de la humanidad. Su existencia precede al *homo sapiens* y, como lo plantea la ciencia, definió su origen al ser la cuna de la vida en el planeta Tierra. No solo ha sido refugio de la vida durante millones de años, sino que cumple un papel fundamental en los ciclos climáticos y la misma composición del aire a través de las corrientes marítimas, la captura del CO2 y la inyección de oxígeno en la atmósfera a través del fitoplancton que lo habita. Al mismo tiempo, el ser humano ha vivido constantes ciclos de apropiación de los mares que han incidido en la forma en la que las sociedades del siglo XXI ocupan su espacio.

El mar ha cumplido al menos tres roles fundamentales en la historia de la humanidad: sirviendo como fuente de recursos de vida, frontera/barrera y autopista. Para varias civilizaciones y Estados modernos, los mares representan una fuente importante de recursos alimenticios, a través de los peces, algas y otros seres que habitan en el mar, así como una fuente importante en la obtención de sal, parte integra no solo de la dieta humana, sino también clave en la economía durante varios ciclos de la historia.

Este papel se ha profundizado con la evolución de la tecnología. La capacidad de capturar más volumen de peces, de cultivar y extraer más especies de moluscos y crustáceos o más algas ha crecido exponencialmente, llenando las mesas de millones de humanos alrededor del mundo, pero también incrementando la demanda de resiliencia de los biomas marinos.

Y es que no solo se trata de la extracción de alimento, sino que los recursos de la vida tomados de los mares también se extienden al ámbito de la calidad de la misma. Durante milenios, el ser humano logró desarrollarse sin los combustibles fósiles y minerales que se encuentran en los fondos marítimos, pero desde apenas un par de siglos o incluso décadas, las sociedades industrializadas no podrían concebir la vida sin los recursos tomados del mar. Varias de estas discusiones son abordadas con profundidad en las páginas de este libro, sobre todo porque la competencia por esos recursos y los espacios por donde se extraen y transitan es una fuente de tensión internacional.

El cambio de la dinámica climática ha abierto distintos frentes, desde la aproximación que ha nacido del multilateralismo liberal de las Naciones Unidas, que ha apostado por la sostenibilidad y la cooperación, hasta el creciente desafío de Estados con posturas nacionalistas que buscan asegurar la extrac-

ción o protección de sus recursos bajo su propio marco de reglas. Como ha pasado en múltiples instancias de la historia humana, en tiempos donde la disponibilidad de recursos parece limitarse, existen segmentos que apuntan al uso de la fuerza para garantizar su propio bienestar, aunque esto represente afectar o limitar el bienestar ajeno. El resultado de esto ingresa en los ámbitos de las Relaciones Internacionales, la defensa, la seguridad, el derecho internacional, la política, y sobre todo la geopolítica que, como se profundizará en este libro, adopta el matiz distinto de la oceanopolítica.

La oceanopolítica es particularmente relevante en el segundo rol de los mares, cuando estos son abordados como fronteras o barreras. Aquí el factor tecnológico también marca la tónica de la discusión. Aunque, como se aborda en algunos capítulos, en el pasado existieron quienes desafiaron la naturaleza terrestre de nuestra especie, no es sino hasta un período relativamente reciente en el que la ocupación del mar dejó de ser una hazaña, para ser una instancia más de la normalidad del sistema. Claro está que existen espacios que todavía resultan desafíos reservados para pocos, como el fondo de los océanos o los gélidos y bravos mares de los anillos árticos y antárticos. Sin embargo, los beneficios de la exploración de todos los espacios marítimos se traducen en ventajas para cada vez más personas, pero, al mismo tiempo, implican nuevos retos en la definición de la propiedad y las reglas de juego para el uso de estos espacios y recursos.

La brecha entre aquellos Estados que tienen la capacidad de explotar y explorar los recursos que yacen debajo de los lechos marítimos, así como los que tienen control del mar incluso por debajo de la superficie ya sea a través de medios submarinos o con tecnología de radares y satélites, marca diferencias relevantes hacia el futuro del panorama internacional. A pesar de que la vida humana sigue desarrollándose en su gran mayoría en la superficie terrestre, la saturación de estos espacios, la ocupación exagerada y el desplazamiento de los biomas naturales provocando deforestación y desertificación pueden llegar a hacer del espacio subacuático un foco neurálgico para la supervivencia futura.

Al mismo tiempo, las tensiones generadas por las grandes migraciones, especialmente las provocadas por el cambio climático, hacen de la división de los Estados por los mares un ámbito de tensión, pues se vuelven espacios que requieren un control adicional para salvaguardar la vida en el mar, pero evitar también que actores criminales utilicen este espacio para penetrar en otros Es-

tados. Paralelamente, una especie de frontera natural que define la forma en la que los países entienden su relación con la migración. De esta manera, el debate internacional sobre cómo entender los desplazamientos humanos en el siglo XXI está condicionado por la propia relación que cada Estado tiene con el mar.

Esto último se entrelaza aún más con la oceanopolítica en los casos de Estados expuestos a la pérdida de territorio terrestre debido al incremento del mar. Aunque puede parecer una discusión reservada para los microestados del Pacífico, lo cierto es que esta es una agenda que debe estar presente, al menos en los planes futuros, de todas las naciones con salida al mar. Y, como se verá más adelante en este libro, esta cuestión también tiene relevancia particular en el escenario de los estrechos (ya sean naturales o hechos por el ser humano), pues son espacios que están retomando particular importancia en medio del escenario de tensiones globales y que, históricamente, han sido puntos clave en el desplazamiento de las personas hacia otros territorios más seguros o que ofrezcan mejores condiciones de vida.

Precisamente en estos mismos espacios geográficos la oceanopolítica cobra especial relevancia en el ámbito del rol de los mares como autopistas. Como se señalará repetidamente en los diversos capítulos de este libro, el comercio global no puede entenderse sin el mar como un protagonista. La libre navegación ha sido uno de los pilares esenciales a partir del siglo XX. Sin embargo, esta condición, que ha contribuido a que la prosperidad y bienestar de la humanidad crezcan a niveles nunca antes imaginados, enfrenta desafíos y no solo en los "cuellos de botella" de los estrechos y los canales, sino en todos los ámbitos debido a la propia intervención del hombre, pasando por la piratería hasta el creciente rol de las organizaciones criminales transnacionales, que ocupan los mares para el cumplimiento de actos ilícitos.

La oceanopolítica es una visión que todavía requiere mucho trabajo para abrirse espacio en la discusión, no solo por su tensión epistemológica y teleológica con la geopolítica clásica, que muchas veces le niega el espacio y prevalencia, sino también por la falta de comprensión que se tiene sobre el mar. Si bien es cierto que existen aquellos que tienen en el mar su fuente de vida, apenas un 10% de la humanidad vive en un rango aproximado de 10 km de las costas, por lo que el pensar en una oceanopolítica resulta difuso e incluso utópico. Sin embargo, como se explora a lo largo de este libro, el impacto del mar en la vida cotidiana de toda especie en el planeta, pero en especial de la humana, es inconmensurable.

En consecuencia, este libro busca aportar a rellenar el vacío que existe en la literatura en el campo del estudio del ámbito marítimo[1]. Si bien es cierto que se trata de un contenido especializado, la claridad y experticia de los autores permite una plena comprensión del ámbito oceanopolítico en múltiples capas. En las páginas de esta obra se busca inspirar a los lectores a ver en el mar un campo donde la humanidad puede encontrar salidas a la multicrisis que atraviesa la sociedad internacional en el primer cuarto del siglo XXI. La escasez de recursos y concentración de riqueza que contribuyen a la escalada de tensiones internacionales y el incremento del cometimiento de actos ilícitos cada vez más severos contra la sociedad pueden aliviarse a través de un mejor dominio sostenible de los océanos.

En esta obra se señalan los marcos para cumplir este objetivo en el marco de la sostenibilidad y el desarrollo. Más allá de esto, este texto también sirve como una bandera de alerta sobre los grandes retos que enfrentan los Estados en medio de los giros de poder global. En la última década, Estados Unidos, que cumplía el rol como hegemón global, ha dado muestras de debilitamiento en su papel. Sin dejar de ser la mayor potencia militar y económica del mundo, la pérdida de espacios y capacidad de incidir en la toma de decisiones de sus mayores competidores, especialmente la República Popular China y la Federación Rusa, Estados Unidos ha asumido una respuesta interna drástica que permitió el ascenso en dos ocasiones de Donald Trump a la presidencia del país. Este líder populista ha optado por abandonar el proceso de sostenimiento del multilateralismo liberal cultivado por los propios Estados Unidos de América, y ha dado un drástico giro de timón a la gestión de la política global, que el mundo todavía está interpretando y cuyas consecuencias aún no se viven a plenitud.

Y es precisamente en ese entorno donde la gestión del mar cobra otro punto de relevancia. Dado que, a diferencia del espacio terrestre, los océanos han tenido una gestión de soberanía líquida, es el campo marítimo donde se pueden encontrar alternativas comunes y, sobre todo, diferentes sobre cómo podría gestionarse de forma más horizontal al planeta, en lo que sería un gran beneficio colectivo para la humanidad. No obstante, conscientes de las limitaciones morales e intelectuales que persisten en nuestra especie, este texto se enmarca en propuestas aplicables en el corto y mediano plazo que, en realidad, no demandan mucho más allá que la voluntad política básica para llevarse a ejecución.

1 Esta publicación está alineada con el cumplimiento de objetivos del proyecto "Efecto del nivel de vinculación de la oceanopolítica en la institucionalidad del Estado, comprendido en el periodo 2002-2024: Propuesta de diseño de políticas, estrategias e institucionalidad, para el desarrollo y seguridad marítima del Ecuador" desarrollado por el Centro de Estudios y Pensamiento Estratégico (CESPE).

Precisamente en ese marco es que este libro adquiere una importancia adicional pues para alcanzar la voluntad política para darle al mar un papel preponderante en la discusión de alto nivel se requiere alcanzar un nivel mínimo de consciencia marítima. Y no basta que esta consciencia esté en los tomadores de decisión que, al menos en un marco de democracia saludable, rotan y pueden dejar vacíos si es que son reemplazados por nuevos líderes con menor interés en el mar. Tampoco resulta suficiente que los agentes especializados, ya sean militares o civiles, acumulen todo el conocimiento y técnica, pues aunque puedan cumplir su misión de forma más o menos efectiva, están sujetos a caprichos o mediocridad externa que incomoden e incluso impidan la satisfacción de sus objetivos, y también se estanque la ambición de trascender en nuevas metas. Por eso, la consciencia marítima debe extenderse a la sociedad civil, y para eso este tipo de obras deben ser difundidas, explotadas y, sobre todo, debatidas.

El esfuerzo de este trabajo proviene de distintos rincones del mundo hispanoparlante, tomando ideas no solo de América Latina, sino también de Europa. En consecuencia, este trabajo tiene potencial para cultivar una cultura marítima transnacional. Si bien los capítulos armonizan su entender de la relevancia del mar en la vida humana, también existen aproximaciones en contraste sobre agendas prioritarias y focos de interés. Esto no hace sino nutrir a la obra de diversidad y claridad sobre las complejidades que el análisis de la oceanopolítica debería tener. Con esto se espera que los lectores de este libro puedan encontrar en cada capítulo un aporte específico en distintos niveles y matices, pero también se inspiren a abordar la obra en su totalidad para tener un panorama completo sobre la oceanopolítica en el siglo XXI.

El análisis que se puede extraer de este libro aborda los aspectos más relevantes de la política y la seguridad marítima, tomando elementos de la economía, el medio ambiente e incluso elementos culturales. Y este último punto desde donde también nace una esfera adicional del rol del mar en la humanidad. No son pocos los rincones del mundo en los que el mar ha sido fuente y motor de inspiración para la creación de civilizaciones, imperios, mitos y religiones. Como se verá en las páginas de este libro, precisamente aquellos Estados que lideran el mundo en la actualidad son aquellos que han definido una estrategia clara en términos oceanopolíticos e invierten tiempo, medios y recursos en alcanzar sus intereses marítimos.

En consecuencia, el lector de esta obra puede encontrar en sus párrafos focos de inspiración para hacer presión, o mejor aún, tomar acciones para que

sus Estados le den al mar la prioridad que merece. La ausencia de interés y el aplazamiento de medidas, incluso en el corto plazo, no solo representará una pérdida de adelantamiento estratégico, para prevenir riesgos y contener amenazas, sino también implica el abandono de la búsqueda y alcance de oportunidades. En este sentido, la ya mencionada brecha de capacidades no hará sino seguir ampliándose, probablemente volviéndose insalvable.

Tomando en cuenta que hasta los actores no estatales que operan en la ilegalidad, como grupos del crimen organizado, terroristas y flotas pesqueras que no respetan la normativa internacional, invierten grandes sumas y medios para establecer su propia agenda marítima, existe una obligación por parte de los tomadores de decisión, y quienes aspiran a serlo algún día para permanecer a la vanguardia del pensamiento estratégico marítimo. Una vez más, este texto es una obra fundamental para cumplir con esa tarea.

Bernardo Gortaire-Morejón

Breve resumen de los capítulos

1. Ecuador ¿Un país marítimo por excelencia?

Marcelo Romero Almeida

Ecuador, aunque territorialmente pequeño, posee una vasta proyección oceánica y una posición estratégica en el Pacífico, condición que lo transforma en un Estado continental-marítimo. A pesar de estas ventajas, la conciencia marítima en el país sigue siendo limitada, asociada y dirigida casi exclusivamente por la Armada del Ecuador. Este capítulo expone cómo, desde tiempos precolombinos, la navegación y la construcción naval marcaron la historia ecuatoriana. Se abordan varios hitos históricos, como la anexión de las Galápagos, el submarino Hipopótamo, el Combate de Jambelí y la Declaración de Santiago de 1952, que antecedieron la adhesión a la Convemar en 2012.

El capítulo analiza la importancia de fortalecer la conciencia marítima nacional para integrar el mar en el proyecto de desarrollo, seguridad y soberanía del Ecuador. Se sostiene que los intereses marítimos ecuatorianos representan un eje vital de su economía, aunque enfrentan desafíos contemporáneos como el narcotráfico en puertos y la pesca ilegal en aguas adyacentes. De la misma manera, se enfatiza la necesidad de una estrategia marítima nacional que articule poder naval, gobernanza oceánica, innovación tecnológica y políticas sostenibles, de modo que el mar se constituya en pilar del desarrollo económico y la identidad nacional.

2. La Economía azul Sostenible

Humberto Gómez Proaño

El capítulo desarrolla el concepto de Economía Azul Sostenible (EAS) como un modelo que trasciende la explotación tradicional de los recursos marinos, planteando un enfoque de sostenibilidad integral que combina innovación, productividad y conservación ambiental. A partir de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se destaca la necesidad de armonizar las actividades económicas en los océanos, como la pesca, el transporte, el turismo y las energías renovables, con la protección de los ecosistemas marinos y costeros. Se analiza cómo la EAS promueve la creación de valor mediante el uso responsable de los recursos, evitando la depredación que ha caracterizado a modelos extractivos convencionales.

El texto aborda el caso europeo y transfiere sus avances a una perspectiva ecuatoriana. Para alcanzar este paradigma, los Estados deben fortalecer la gobernanza marítima, invertir en ciencia y tecnología y fomentar políticas públicas que integren la dimensión social, ambiental y económica. En particular, el capítulo propone una visión de océanos como motores de innovación y bienestar, capaces de generar oportunidades de empleo y crecimiento inclusivo sin comprometer la biodiversidad. Finalmente, se argumenta que la transición hacia una EAS no es solo una opción, sino una necesidad estratégica ante el cambio climático y la presión creciente sobre los mares, pero que se requiere voluntad política e inversión sostenida para alcanzar este escenario.

3. Oceanopolítica, seguridad y desarrollo

María José Piñeiro Tejo

El presente capítulo tiene por finalidad establecer si una concepción geopolítica como la oceanopolítica, dada la importancia que ha adquirido el mar como espacio de poder y desarrollo a nivel internacional, puede contribuir y proyectar el desarrollo del Estado de Chile como país ribereño, acorde con los parámetros conceptuales y compromisos internacionales que se han establecido en la realidad contemporánea. Como marco de análisis se utilizarán los objetivos de desarrollo sostenible de la agenda 2030 y el concepto de seguridad humana establecido por programa de la Naciones Unidas en 1994. Se sostiene que una visión oceanopolítica puede guiar de manera objetiva el desarrollo de los Estados ribereños como Chile al cumplimiento de los ODS y seguridad humana, sin perjuicio de sus intereses nacionales y modelo de crecimiento económico imperante.

4. El delito de la piratería marítima en las aguas de Ecuador

Marta Fernández Sebastián

La presencia de piratas en las aguas de Ecuador no es un fenómeno contemporáneo. Ya en los siglos XVII y XVIII las islas Galápagos fueron refugio de piratas y corsarios, tanto es así que el primer mapa confiable de las islas Galápagos se le atribuye al bucanero William A. Cowley. Con el paso de los siglos, la piratería ha evolucionado y ha pasado de ser una actividad romantizada por el cine y la literatura a convertirse en una actividad ilícita, ligada al crimen organizado. Además, la piratería puede considerarse también como un

agente desestabilizador que supone una amenaza para la seguridad y la estabilidad nacional y regional. De este modo, el objetivo de este capítulo es el de analizar el fenómeno de la piratería contemporánea en las aguas de Ecuador, así como sus conexiones con otras actividades delictivas y con las bandas de crimen organizado. Para ello se utilizarán el método descriptivo y el método analítico que permitirán explicar el fenómeno en profundidad y llegar a conclusiones a tener en cuenta en materia de seguridad.

5. Los estrechos marítimos como choke points críticos para la geopolítica mundial: casuísticas, variables y ejemplos para el caso europeo y americano

Ricardo Gómez Laorga

El capítulo analiza la relevancia de los estrechos marítimos como puntos de estrangulamiento geoestratégico fundamentales para comprender la geopolítica mundial. Partiendo de la visión clásica de Tucídides, y abordando algunos elementos de las teorías contrapuestas de Alfred Mahan y Halford Mackinder, se muestra cómo el control de los choke points críticos ha sido decisivo para el comercio, la seguridad y el poder militar. Se estudian cuatro casos específicos: en Europa, el estrecho de Gibraltar y los estrechos del Bósforo y Dardanelos; en América, el estrecho de Bering y el canal de Panamá.

Gibraltar es presentado como nodo clave entre Atlántico y Mediterráneo, así como entre Europa y África, resaltando su importancia comercial, migratoria y militar, enmarcado además en tensiones entre España, Reino Unido, Marruecos y actores externos como Estados Unidos y China. Los estrechos turcos son analizados a la luz de la Convención de Montreux, su rol en el suministro energético y su centralidad en conflictos recientes como la guerra entre Rusia y Ucrania, donde Turquía ejerce una "neutralidad equilibrada". En América, el estrecho de Bering adquiere creciente valor estratégico por el deshielo del Ártico, la apertura de nuevas rutas y la rivalidad entre Estados Unidos y Rusia. Por último, el canal de Panamá, aunque artificial, se destaca como un choke point esencial del comercio global y como eje de competencia geopolítica entre Estados Unidos y China. El capítulo concluye que estos estrechos, por su localización crítica, son variables determinantes en la disputa por la hegemonía global y en la configuración de la seguridad internacional.

6. La dimensión estratégica del océano

Alejandro López-Canorea

El capítulo analiza el papel estratégico de los océanos en la configuración del orden internacional contemporáneo. Señala que la erosión del paradigma unipolar ha dado paso a una competencia geoestratégica entre grandes potencias, con un creciente protagonismo de actores regionales y no alineados. En este contexto, las rutas marítimas, estrechos y canales se convierten en puntos críticos para la proyección de poder y la seguridad económica. De esta manera, el Océano Pacífico se presenta como el principal escenario de confrontación entre Estados Unidos y China, donde se articulan alianzas como el Quad o el AUKUS y se intensifica la pugna por el control de Taiwán y el Mar del Sur de China. Paralelamente, el Océano Índico y Oriente Medio adquieren relevancia por el tránsito energético, con estrechos como Malaca, Ormuz y Bab el-Mandeb como focos de vulnerabilidad. A esto se suma que el Ártico emerge como un nuevo espacio estratégico debido al deshielo y la apertura de rutas comerciales permanentes, lo que reactiva disputas territoriales y de soberanía.

En conjunto, los océanos se consolidan como ejes centrales de la geopolítica actual, donde confluyen la competencia militar, la disputa por recursos naturales y las estrategias de cooperación y gobernanza. La oceanopolítica se erige, así, como un campo fundamental para comprender las dinámicas de poder globales en el siglo XXI.

7. Los océanos como ejes del poder global: una aplicación del pensamiento estratégico de Alfred Mahan en la era de la globalización

Marc Vendrell Martínez

En el contexto de la globalización, los océanos han adquirido una relevancia geopolítica sin precedentes, consolidándose como espacios estratégicos esenciales para el comercio, la seguridad y la proyección del poder de las naciones. En el capítulo se explora y analiza la vigencia del pensamiento de Alfred Mahan, quien postuló que el dominio del mar es un factor determinante en la supremacía global, aplicándolo a las dinámicas contemporáneas de poder, siendo el pensador sobre la Geopolítica de los océanos por antonomasia. La metodología empleada combina un análisis histórico y doctrinal de las ideas de Mahan con el estudio de casos actuales que evidencian la centralidad de los océanos en la competencia estratégica entre potencias. Se examinan el control

de rutas marítimas, la militarización de zonas clave como el Mar del Sur de China y el Canal de Panamá como claves para la geopolítica marítima, tanto militar como económicamente. Los resultados de este capítulo permitirán una mejor comprensión de cómo el control de los océanos sigue siendo un factor clave en la distribución del poder global, incluso en un mundo interconectado y altamente digitalizado.

Introducción general: el eje transversal de la oceanopolítica

Bernardo Gortaire-Morejón

Existe una distancia persistente entre lo que el océano significa para los Estados y el lugar que ocupa en sus decisiones. Como lo revela este libro, los mares absorben más del 90% del exceso de calentamiento provocado por el cambio climático, aseguran el sustento de más de tres mil millones de personas y transportan más del 80% del comercio mundial por volumen. Pese a ello, en la mayoría de los gabinetes presidenciales, ministerios y parlamentos, la política marítima sigue siendo un expediente delegado y de bajo interés público que no adquiere relevancia ni en la prensa ni en la discusión pública. La tendencia suele ser la delegación de la política marítima a las armadas, a las autoridades portuarias, a las direcciones de pesca y rara vez llega a la mesa donde se decide el rumbo del Estado.

El problema no es que el mar carezca de importancia, sino que su importancia está repartida entre tantos sectores que ninguno la reclama como propia, y esa dispersión termina traduciéndose en ausencia de una política de Estado holística. Un Estado puede tener una excelente doctrina naval, una industria pesquera competitiva y una autoridad portuaria eficiente, y aun así no tener una política oceánica. Son cosas distintas. La primera administra los medios; la segunda define los fines.

El prefacio de esta obra propuso una lectura del mar a partir de los tres roles que ha cumplido en la historia de la humanidad: i) fuente de recursos de vida; ii) frontera y barrera, y, iii) como autopista. Esta introducción se ocupa de una tarea distinta. Su propósito es exponer el eje transversal que sostiene los siete capítulos de este libro, explicar el procedimiento con el que fueron producidos y mostrar de qué manera se entrelazan entre sí. Los textos que siguen fueron escritos por autores diferentes, desde instituciones diferentes y con metodologías diferentes. Aun así, convergen en un diagnóstico común. Esa convergencia no es casual y merece ser explicitada antes de la lectura.

El concepto que ordena esta obra tiene un origen preciso y latinoamericano. En 1990, el entonces comandante en jefe de la Armada de Chile, Jorge Martínez Busch, propuso orientar el desarrollo del Estado con vistas al Océano Pacífico bajo el nombre de oceanopolítica, entendida como una mirada geopolítica centrada en el océano. La oceanopolítica ha sido el motor de una de las ramas

de investigación más explotadas por el Centro de Estudios y Pensamiento Estratégico, de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, desde 2022.

La diferencia de la oceanopolítica con la geopolítica clásica no es de objeto sino más bien de lógica. El pensamiento geopolítico tradicional concibe el poder desde el territorio, es decir, desde una superficie física que se ocupa, se delimita y se defiende bajo un principio de exclusión. El océano, por otro lado, no admite del todo esa lógica. Es un espacio de soberanía graduada, donde el derecho internacional reconoce franjas de competencia decreciente con relación a las costas del Estado hasta desembocar en un régimen de, al menos en principio, patrimonio común, y donde el control efectivo depende menos de la ocupación permanente que de la capacidad de vigilar, disuadir y sostener presencia. Esta condición, que se aborda como una soberanía líquida, explica por qué las herramientas conceptuales pensadas para la tierra rinden poco cuando se las traslada al mar sin adaptación.

De ahí que el eje transversal de este libro pueda formularse en una sola proposición: el océano es simultáneamente condición de desarrollo y condición de seguridad, y ningún Estado ribereño puede administrarlo como una cosa sin administrarlo como la otra. Los siete capítulos, cada uno desde su ángulo, incluso sin recurrir al concepto de oceanopolítica como término rector, pero todos se sostienen en la importancia de abordar el mar como un núcleo propio y demuestran qué ocurre cuando se lo ignora.

Ese eje se despliega en cuatro dimensiones que reaparecen a lo largo de la obra. La primera es el mar como base material del desarrollo, presente en el tratamiento de la economía azul, la pesca, la acuicultura, el turismo costero y las energías marinas. La segunda es el mar como espacio de amenaza, donde operan la piratería, el crimen organizado transnacional, el narcotráfico y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La tercera es el mar como estructura del poder internacional, legible en las rutas, los estrechos, los canales, las bases y los puntos de estrangulamiento. La cuarta es el mar como objeto de gobernanza, articulado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Agenda 2030 y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14.

Estas cuatro dimensiones no son compartimentos. Un asalto pirata en el golfo de Guayaquil es a la vez un problema de seguridad para las comunidades pesqueras, un problema económico para la segunda industria exportadora del Ecuador y un problema de gobernanza transnacional, porque revela la ausencia del Estado en un espacio que le pertenece y la falta de mecanismos

internacionales para lidiar con un problema común. Una sequía en el canal de Panamá es simultáneamente un fenómeno climático, una alteración de fletes globales y un argumento geopolítico. Separar estas capas puede ser útil para exponer, pero es engañoso para decidir. La oceanopolítica es, precisamente, el intento de mantenerlas juntas.

Esta obra es uno de los resultados del proyecto de investigación "Efecto del nivel de vinculación de la oceanopolítica en la institucionalidad del Estado, comprendido en el periodo 2002-2024: Propuesta de diseño de políticas, estrategias e institucionalidad, para el desarrollo y seguridad marítima del Ecuador". Dicho proyecto contempló la producción de varios volúmenes especializados, de los cuales este es uno. Conviene decirlo desde el inicio porque explica tanto los alcances del libro como sus límites: no se trata solamente de un compendio misceláneo, sino de una pieza dentro de una agenda de investigación con objetivos definidos y con sus respectivos encuadres.

El procedimiento que llevó a la creación de esta obra fue el de una convocatoria abierta bajo el título "La oceanopolítica como salida a la crisis", difundida durante el primer trimestre de 2025 e integrada por seis líneas temáticas base: la dimensión estratégica del océano; la seguridad marítima y la defensa; la economía azul y el desarrollo sostenible; la biodiversidad marina y el cambio climático; la oceanopolítica y la gobernanza global; y las perspectivas culturales y sociales del océano. Un comité editorial evaluó las propuestas y comunicó los resultados de la selección antes de la entrega de los textos completos; los mismos que se recibieron hasta julio de 2025. La obra fue posteriormente sometida a revisión por pares externos a la universidad.

La composición del volumen es deliberadamente plural en lo institucional y en lo geográfico. Marcelo Romero Almeida y Humberto Gómez Proaño escriben desde el Ecuador, durante su período de afiliación con la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. María José Piñeiro Tejo escribe desde Chile, país donde el concepto de oceanopolítica fue formulado por primera vez. Desde España, Marta Fernández Sebastián escribe en representación del Colegio de Ciencias Políticas y Sociología de Castilla La Mancha; Ricardo Gómez Laorga hace su aporte desde la UNIR; Marc Vendrell Martínez desde LISA Institute; y Alejandro López-Canorea desde la plataforma de divulgación "Descifrando la Guerra". Esta distribución ayuda a determinar qué se ve y desde dónde: la mirada ecuatoriana aporta a comprender el caso nacional y su urgencia; la chilena, a la genealogía conceptual; mientras que la europea brinda una escala

sistémica, así como el análisis comparado de escenarios que exceden el hemisferio americano pero que demuestran el entrelazamiento global.

La pluralidad metodológica en esta obra es igualmente deliberada. El volumen combina tanto el análisis doctrinal y jurídico, los estudios de caso comparados, la reconstrucción histórica, el análisis de fuentes abiertas, las entrevistas a expertos y distintos enfoques de análisis de políticas públicas. El primer capítulo, de Marcelo Romero Almeida, trabaja con documentación de archivo, incluyendo manuscritos del Archivo General de Indias y del Archivo Histórico Nacional del Ecuador, junto con instrumentos jurídicos como la Declaración de Santiago de 1952 y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El segundo, de Humberto Gómez Proaño, construye un análisis comparado entre la experiencia de la Unión Europea y la realidad ecuatoriana, apoyándose en informes y planes institucionales locales. El tercero, de María José Piñeiro, elabora un marco de análisis propio que pone en relación los vectores de la oceanopolítica con las metas del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 y con los ámbitos de la seguridad humana. El cuarto, de Marta Fernández Sebastián, declara explícitamente su diseño cualitativo, con métodos de orden descriptivo y analítico, y técnicas de observación directa mediante entrevistas a expertos e indirecta mediante documentos oficiales de la Oficina Marítima Internacional y de la Organización Marítima Internacional. El quinto, de Ricardo Gómez Laorga, trabaja con cuatro casos de estudio discrecionales, dos europeos y dos americanos. El sexto capítulo, de Alejandro López-Canorea, examina algunos elementos de la coyuntura estratégica global, destacando la relevancia que los océanos siguen teniendo en la dinámica internacional a partir de fuentes abiertas y literatura especializada. El séptimo, de Marc Vendrell Martínez, aplica el pensamiento de Alfred Thayer Mahan al canal de Panamá y al mar del Sur de China.

La triangulación de todas estas aproximaciones es lo que permite que en su conjunto se sostenga inferencias más robustas que las de cualquiera de sus partes de manera individual. Cuando un capítulo que trabaja con archivo del siglo XVIII y otro que trabaja con datos de tránsito marítimo del siglo XXI llegan a conclusiones compatibles sobre el peso de la posición geográfica de un Estado con relación al mar, la coincidencia tiene un valor probatorio que ninguno de los dos hubiese alcanzado por separado. De esta manera, este es el argumento de fondo de un libro colectivo, no tanto por la suma de sus capítulos y la lectura individual de los mismos, sino por la corroboración cruzada sobre la importancia del mar y la toma de decisiones estratégicas en este ámbito.

En beneficio de los lectores, los límites de esta obra deben quedar igualmente claros. Para la creación de esta obra no hubo un trabajo de campo unificado ni un instrumento común de recolección metodológico, de modo que la comparabilidad entre capítulos es analítica y no estadística, y de libre interpretación de cada lector. En este sentido, a pesar de que en su integralidad cada capítulo aporta con una visión complementaria sobre la importancia de la oceanopolítica como línea de análisis propio, también se debe indicar que cada pieza representa una realidad única, lo cual permite su lectura de forma independiente, sin perder valor conceptual.

El corte temporal de la mayoría de los capítulos se sitúa a mediados de 2025, por lo que se debe señalar que varios de los fenómenos analizados, en particular la competencia por los choke-points y la reconfiguración del orden internacional, se mueven más rápido que cualquier calendario editorial. En consecuencia, algunos fenómenos recientes que comprobaban la validez de los argumentos de los autores no pudieron ser incorporados. Finalmente, la decisión editorial fue conservar la voz analítica de cada autor en lugar de forzar una voz única.

La homogeneización aplicada alcanza a la citación, al formato y al aparato crítico, y no alcanza, ni debía alcanzar, a los argumentos. Se debe señalar que en este proceso de homogeneización se recurrieron a herramientas de inteligencia artificial como ChatGPT y Claude. A través de estas herramientas se sistematizaron los contenidos y pulieron diferencias lingüísticas entre autores para facilitar una lectura más orgánica entre capítulos. Por último, también se utilizó como mecanismo para el proceso de edición después de la revisión de los pares ciegos.

Más allá de esto, se puede señalar que los siete capítulos están dispuestos en tres movimientos que van del caso nacional a la escala sistémica, pasando por el marco conceptual y su prueba empírica a través de marcos de la coyuntura estratégica.

El primer movimiento establece el punto de partida. Marcelo Romero Almeida abre con la pregunta si Ecuador es un país marítimo por excelencia, y responde con una tensión: el país reúne prácticamente todas las condiciones objetivas para serlo con un margen costero de aproximadamente 2.237 kilómetros, el archipiélago de las Galápagos y la proximidad al canal de Panamá; sin embargo, concluye que la conciencia marítima sigue siendo un asunto prácticamente reservado a la Armada. El capítulo recorre los antecedentes histó-

ricos, desde el astillero de Guayaquil hasta la Declaración de Santiago y la adhesión a la Convemar, para mostrar que la vocación marítima del Ecuador existe prácticamente desde su origen, a pesar de que no se la mantenga a flote de manera permanente.

Humberto Gómez Proaño toma el relevo con la Economía Azul Sostenible y traslada la discusión del reconocimiento de la importancia del mar al modelo tangible. Su capítulo cuantifica lo que está en juego y también lo que falta por hacerse. Bajo su perspectiva, Ecuador habría recorrido cerca del 30% del camino hacia una economía azul efectivamente sostenible, con un presupuesto que en 2024 apenas alcanzó los 50 millones de dólares frente a una necesidad estimada de 500 millones anuales. De esta sección se puede interpretar que la conciencia sin instrumentos no produce política sostenible, y es la demostración de esa carencia en Ecuador, aunque es un problema que se podría extender a otros países.

El segundo movimiento provee el marco conceptual y lo somete a prueba. María José Piñeiro formula su pregunta teórica central de la obra al intentar cuestionarse de qué manera la oceanopolítica puede contribuir al desarrollo sostenible y a la seguridad humana en Estados ribereños como Chile y Ecuador. Se debe agregar que este capítulo construye un puente entre los vectores oceanopolíticos y la Agenda 2030, y establece una proposición que el resto del libro pone a prueba: la seguridad y desarrollo no son objetivos sucesivos sino condiciones recíprocas.

Marta Fernández Sebastián somete esa proposición al caso más incómodo posible. Su análisis de la piratería marítima en aguas ecuatorianas muestra un fenómeno que es a la vez inseguridad, empobrecimiento y vacío institucional, y que ha dejado de ser un delito aislado para convertirse en una extensión del crimen organizado capaz de imponerse sobre el Estado en las comunidades pesqueras más pobres.

El tercer movimiento lo amplía Ricardo Gómez Laorga, quien demuestra con cuatro casos discrecionales que el control de determinados estrechos críticos sigue siendo condición del liderazgo geopolítico, y sistematiza cuatro características comunes a todos ellos: su función como puntos de estrangulamiento, su interconexión con fenómenos transnacionales, su vulnerabilidad estructural ante mutaciones jurídicas o climáticas, y su condición de instrumentos de influencia estatal.

Posteriormente, Alejandro López sitúa esos enclaves dentro de un orden internacional en transición drástica que, bajo su óptica, está marcado por la erosión del paradigma unipolar y por una competencia geoestratégica cuyo centro de gravedad se desplaza hacia el Pacífico y el Índico. Dentro del capítulo se concluye la importancia de los océanos en el marco de pugna por la hegemonía de las grandes potencias, que se entremezcla con la proyección de intereses de poderes regionales y que contrasta con la incipiente reconfiguración de consensos en el ámbito de gobernanza.

El capítulo de Marc Vendrell Martínez cierra el volumen haciendo un salto necesario hacia los orígenes de la reflexión sobre el mar, regresando al pensamiento fundacional del poder marítimo y poniendo a prueba la vigencia de las lógicas de Mahan en dos escenarios contemporáneos: el canal de Panamá y el mar del Sur de China. Aquí se concluye que el control efectivo de los océanos en el siglo XXI ya no se ejerce solo con buques de guerra, sino mediante la articulación de instrumentos militares, económicos, normativos y tecnológicos.

El recorrido de este tomo, leído en conjunto, describe una lectura de ida y vuelta que se conecta en una sola pieza, así como los océanos del mundo integran un solo cuerpo. Se comienza en un país que no suele reconocerse a sí mismo como marítimo y termina en un sistema internacional que se ordena alrededor del mar, incluso cuando muchos no le dan la relevancia estratégica que cumple.

Entre ambos extremos están los argumentos centrales que se pueden extraer de esta obra y que merece atención urgente:

Lo que los Estados, sobre todo los grandes poderes globales, no es un mero asunto doméstico, porque, en realidad, el espacio en el que se toma la decisión está atravesado por dinámicas que exceden la territorialidad nacional. Sin embargo, también ocurre una dinámica inversa, pues, como se ha demostrado en los últimos meses, la competencia global por rutas y estrechos no es un espectáculo lejano. Incluso para el disgusto de los más poderosos, gran parte de lo que ocurre en el sistema mundial se resuelve en puertos, flotas y aguas jurisdiccionales concretas, donde hasta los actores no estatales pueden jugar un papel sustancial y crítico.

Queda una advertencia final sobre el modo de leer este libro. Los capítulos no coinciden en todo, y de ninguna manera se ha buscado que lo hicieran. El capítulo de cierre incluso admite abiertamente que Mahan, de vivir hoy, quizá revisaría su propia jerarquía entre mar y tierra ante la guerra multidominio.

En el cuarto se convive con una tensión no resuelta entre los registros oficiales del Estado ecuatoriano, que muestran un descenso de los ataques en sus aguas, y la evidencia periodística y testimonial que muestra su persistencia, mostrando la brecha entre lo oficial y lo contrastable. Estas tensiones nacen además del estado real del conocimiento disponible sobre un ámbito estudiado, durante mucho tiempo, con menos recursos de los que su importancia justifica en la práctica.

La pregunta que la obra deja abierta no es si el mar importa, en realidad es ¿cuánto tiempo puede un Estado ribereño seguir administrando como accesorio aquello de lo que dependen su comercio, su alimentación y su seguridad? ¿Qué precio tiene descubrirlo tarde? ¿Y quién lo paga? Las respuestas no están en estos capítulos, sino en las decisiones que se tomen después de leerlos. Lo que el libro sí ofrece es el marco para formular esas preguntas con precisión, que es la condición mínima para responderlas bien. El mar no espera a que se lo comprenda. Lo que debería seguir a esta lectura no es el asombro, sino la decisión.

Ecuador ¿Un país marítimo por excelencia?

Marcelo Romero Almeida

Introducción

La geopolítica del siglo XXI redefine constantemente los vectores del poder y la prosperidad de las naciones. Para el Ecuador, una nación relativamente pequeña en extensión territorial en la región, pero con una vasta y estratégica proyección oceánica en el Pacífico, que incluye al invaluable archipiélago de las Galápagos, la comprensión y el aprovechamiento integral de sus intereses marítimos, así como la consolidación de una profunda conciencia marítima nacional, no pueden encajarse como meras aspiraciones, sino imperativos categóricos para alcanzar su desarrollo sostenible y su seguridad estratégica. En realidad, a pesar de contar con todos los elementos favorables para desarrollar una visión oceanopolítica y una conciencia marítima, para el común de los ecuatorianos estos conceptos siguen siendo una temática desconocida y, en el mejor de los casos, de exclusiva responsabilidad de la Armada del Ecuador.

El Ecuador está situado en la parte noroeste de América del Sur, limita al norte con Colombia, al sur y al este con Perú y al oeste con el océano Pacífico, con una extensión territorial de 256.370 km² según su propio gobierno (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, s.f.). Además de su territorio continental, Ecuador está formado por el archipiélago de Colón o Galápagos, aparte de otras islas cercanas al continente, como las islas Puná, Santay, y de la Plata.

De la misma manera, Ecuador posee un margen costero de aproximadamente 2.237 Km (FAO, 2001). Además de su privilegiada posición y condición geográfica, se suma su cercanía a uno de los principales puntos de navegación global como lo es el Canal de Panamá, vía marítima crucial para conectar los océanos Pacífico y Atlántico, facilitando el transporte de mercancías entre diversas rutas marítimas y países, que recoge alrededor del 5% al 6% del comercio mundial (BBC News Mundo, 2024). Ecuador es un país que se define como un Estado continental marítimo (condición en la cual, la mayor parte de su territorio de encuentra en el continente y con acceso pleno al océano Pacífico), situación geográfica que debe ser aprovechada para obtener los beneficios y desafíos que ofrece el mar.

A diferencia de los Estados marítimos (aquellos rodeados por el mar o conformados por islas y archipiélagos) que, como Japón e Inglaterra, han desarrollado condiciones particulares para su seguridad y crecimiento, convirtiéndose en potencias mundiales gracias a su aislamiento geográfico y a la consolidación de un poder naval capaz de controlar las principales rutas de navegación y garantizar el acceso a recursos naturales escasos para su desarrollo, el Ecuador posee un conjunto particular de ventajas competitivas que debería aprovechar plenamente. Su territorio continental, atravesado por la cordillera de los Andes y dividido en tres regiones naturales, alberga inmensos recursos naturales, una extraordinaria biodiversidad y un notable potencial para convertirse en uno de los graneros del mundo, sustentado en la fertilidad de sus suelos, la alta luminosidad derivada de su ubicación sobre la línea ecuatorial y la abundancia de recursos hídricos.

Si a esta riqueza innata se añadiera una plena conciencia del potencial existente para el aprovechamiento de los recursos marinos y de los beneficios que estos pueden aportar al desarrollo del Ecuador, probablemente la situación sería distinta. No obstante, parecería que el determinismo geográfico[1], teoría que sostiene que, por encontrarse cerca del ecuador, los factores geográficos y climáticos generan un entorno menos propicio para el desarrollo de la agricultura y de ciertas industrias, además de favorecer una mayor prevalencia de enfermedades tropicales, ha limitado que el país alcance condiciones de desarrollo comparables a las de aquellos situados en latitudes más altas, fenómeno conocido como la "paradoja ecuatorial" (Sectorial, 2025).

La paradoja ecuatorial se refiere a la observación de que los países cercanos al ecuador (en referencia a la línea ecuatorial) tienden a tener niveles de renta per cápita más bajos que los países de latitudes más altas. A pesar de que los países ecuatoriales pueden beneficiarse de una mayor energía solar y de una agricultura potencialmente más productiva, también se han mostrado más vulnerables a desastres naturales como sequías e inundaciones, lo que ha incidido negativamente en su desarrollo económico.

Por otro lado, si bien la geografía puede tener un impacto en el desarrollo de un país, no es un factor determinante. El determinismo geográfico ha sido criticado por ser demasiado simplista y por no tener en cuenta la capacidad de las sociedades para adaptarse y superar las limitaciones geográficas (Starr, 2013). Otros factores, como las políticas económicas, el fortalecimiento de la institucionalidad, la inversión en capital humano y la innovación tecnológica

1 Esta corriente teórica plantea que la geografía de un país o región, incluyendo su clima, relieve y recursos naturales, es un factor determinante en su nivel de desarrollo económico y social.

pueden ser considerados mucho más importantes en el desarrollo económico y social de una nación.

En el marco de esta discusión, este capítulo profundiza en el debate sobre la vitalidad de la dimensión marítima para el porvenir de un país como Ecuador. Para esto, se analizan los desafíos emergentes en seguridad y soberanía, la contribución que el ámbito marítimo tiene al Producto Interno Bruto (PIB) ecuatoriano, así como la urgencia de fortalecer la cultura marítima en el imaginario colectivo de la población.

Antecedentes históricos

Para la generación de una conciencia marítima en la sociedad ecuatoriana, es necesario revisar la historia para identificar aquellos hechos y acontecimientos que podrían servir de base para la fundamentación de la conciencia marítima nacional y el desarrollo de una visión oceanopolítica del Ecuador. En 1526, antes de la conquista española del territorio que hoy se conoce como Ecuador, el piloto Bartolomé Ruiz fue el primer marino español que estableció contacto con un grupo de navegantes nativos, a la altura de lo que hoy se conoce como Punta Galera, actual Esmeraldas, a bordo de una balsa, que la describió como un medio de navegación de gran maniobrabilidad para la época aborigen (Jaramillo, 2018). En su descripción de esta balsa, la detalla como un vessel mercante, que permitía el transporte de personas y mercaderías, en un periodo en el cual, la pesca y el comercio ocupaban un papel relevante en sus actividades.

Más adelante, los marinos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que conformaron parte de la misión geodésica que arribó a la Real Audiencia de Quito en 1736, con el objetivo de medir un arco del meridiano terrestre próximo al ecuador, consignaron sus impresiones sobre la balsa. Destacaron sus impresiones sobre la importancia del sistema de guaras, y timones múltiples que, junto a sus velas, permitían direccionar la embarcación que surcaba los mares del Pacifico americano desde el actual Ecuador hasta México y Perú (Juan y De Ulloa, 1748). Por otro lado, el historiador guayaquileño Alfredo Emilio Estrada (1979) ubica a la balsa manteño huancavilca como la primera embarcación de guerra naval elaborada en territorio ecuatoriano. Con este recurso los aborígenes locales dominaban y controlaban el comercio marítimo a lo largo de la costa americana.

Ya durante la época de la colonia en el siglo XVIII, "la vinculación de Guayaquil con el comercio marítimo, impuesta por la propia geografía, quedó inicialmente definida por un doble cometido: su importancia como proveedora de madera para Lima y las restantes ciudades costeras del virreinato peruano, y su función como principal puerto de la Audiencia de Quito" (Laviana Cuetos, 1984, p. 74). Ambas actividades se mantendrían durante todo el período colonial, pero pronto serían rebasadas por otras que, iniciadas ya desde finales del siglo XVI, adquirirían rápidamente tal entidad que su mayor o menor auge sería la clave del desarrollo económico guayaquileño durante los siglos XVII y XVIII; esto es, el cultivo y exportación del cacao y la construcción naval (Laviana Cuetos, 1983).

Durante la época colonial la importancia de los astilleros de Guayaquil fue destacada tanto por administradores locales y fue subrayada en numerosas ocasiones por contemporáneos de la época, llegándose a afirmar que: "superiormente ventajosos a todos los demás de ambas Américas y a los más célebres de la Europa", como enfáticamente aseguraba don Dionisio de Alsedo hacia 1730 (de Alsedo y Herrera, 1941, p. 19). También se sostenía que el de Guayaquil era "el mayor astillero que hay en las Indias", según decía el marqués de Selva Alegre en 1754 (de Montúfar, 1754).

Es decir, puede afirmarse sin temor a exageración, que, durante los dos últimos siglos coloniales, el astillero guayaquileño fue de los más importantes y activos, y más que cualquier otro de los existentes en las costas del Pacífico ecuatoriano, donde: "el de Guayaquil es entre todos el que por muchos títulos debe gozar la primacía" (Juan y de Ulloa, 1918, p. 78).

El motivo de esos títulos era, sin lugar a duda, la presencia de una numerosa y experta comunidad de constructores navales, agrupados en su gremio característico, la maestranza, cuyos miembros en el último tercio del siglo XVIII se conocen gracias a un importante documento del Archivo Histórico Nacional de Colombia que, fechado en 1777, proporciona el número exacto de trabajadores del astillero de Guayaquil, sus nombres y sus oficios (de Garaicoa, 1777). No obstante, es importante señalar que, como lo señala Laviana Cuetos (1984) algunas posturas sobre superioridad pueden ser exageraciones de la época, y no se debe perder una visión crítica de los límites oceanopolíticos.

La anexión de las Islas Galápagos

Con la separación de la Gran Colombia y en plena etapa de consolidación de la nueva república del Ecuador, desde el año 1831, el General José de Villamil Joly, se percató del potencial económico de las islas, con la explotación de la orchilla, un liquen utilizado para producir un tinte púrpura (Galapagos Conservancy, s.f.); con estos argumentos, obtuvo la autorización para colonizar Galápagos. La República del Ecuador tomó posesión de ese territorio a través de la "Sociedad Colonizadora del Archipiélago de Galápagos", liderada por el general José de Villamil, el 12 de febrero de 1832, cuando las islas fueron anexadas al país como territorio insular. La isla escogida para ser la capital del nuevo territorio fue la de nombre Charles, pero rebautizada como Floreana en honor al presidente Juan José Flores.

En un acto solemne realizado en la isla Floreana, el coronel Ignacio Hernández, a bordo de la goleta "Mercedes", proclamó la incorporación de las islas. En ese entonces, el único residente humano era Juan Johnson, quien fue testigo de este suceso histórico, mientras que para finales de 1832 ya vivían en las islas unas 80 personas (El Comercio, 2023). Este acontecimiento, además de afianzar la identidad nacional, sentó las bases para el desarrollo de uno de los espacios naturales más valiosos del mundo.

Visionarios y soñadores

Proyecto de construcción de un submarino, el Hipopótamo de Rodríguez Labandera

Se reporta que el 18 de septiembre de 1838 en las aguas del río Guayas, frente a su urbe natal y como testigos su gente y vecinos en general, José Rodríguez Labandera puso a prueba la nave que él diseñó, construyó y bautizó con el nombre de "Hipopótamo" (El Universo, 2004). El texto señala también que así se ratificaba el espíritu emprendedor de los ecuatorianos y el apego a los estudios científicos que a lo largo de su historia le han dado prestigio. La inmersión del submarino Hipopótamo (Ver Figura 1) constituye un verdadero hito precursor entre otros eventos similares que llegaron a ocurrir en otros países, donde se debe destacar que sus gobiernos sí estuvieron prestos a apoyar el trabajo de sus conciudadanos, a diferencia de las autoridades ecuatorianas de la época.

José Rodríguez Labandera nació en 1804, estudió en la Escuela Náutica y se destacó en el estudio de la Física, Cosmografía y las Matemáticas. En 1824 egresó de ese plantel y se embarcó en la corbeta Limeña como aspirante a la Marina, colaborando con el bloqueo del Callao, al transportar hombres desde Panamá (Áviles, s.f.). Rodríguez Labandera equilibró su carrera naval con la permanencia en su taller como inventor, elaboraba juguetes mecánicos y máquinas para utilizarse en labores de imprenta, textilería y otras faenas artesanales (El Universo, 2004).

Figura 1

Maqueta del submarino Hipopótamo, que se exhibe en el Museo de la Armada Nacional BAE Calderón, Guayaquil



Nota. Fotografías extraídas del blog especializado elSnorkel.com, 2021

Lamentablemente, pese a los permanentes logros y reconocimientos alcanzados, el proyecto de navegación por debajo del agua de Rodríguez Labandera no tuvo la ayuda oportuna del gobierno ecuatoriano y se reporta que tuvo que viajar al Perú. Ahí presentó su proyecto realizado a escala, pero tampoco contó con apoyo económico para construirlo. De regreso al Ecuador, Rodríguez Labandera no desistió en su empeño y logró construir la embarcación impulsada a tracción humana, que puso a prueba en 1838 con la ayuda de su asistente, José Quevedo (El Universo, 2004).

A pesar de esto, el guayaquileño Rodríguez Labandera consiguió que "el Hipopótamo" fuera el primer submarino construido y probado en América Latina (El Universo, 2004). Después de hacer las debidas reparaciones a su nave, realizó otras pruebas. El periódico de la época llamado El Ecuatoriano del Guayas publicó:

> El Hipopótamo. - Tal es el nombre que se ha dado al buque de guerra que navega entre dos aguas, obra de invención del señor José Rodríguez, alumno que fue de la Escuela Náutica. "Con demasiada sorpresa han visto los habitantes del Guayas, que se hallaban en botes y diferentes embarcaciones menores, colocados enfrente de la ciudad, al otro lado del río, sumergirse el Hipopótamo, estando a su bordo el señor José Rodríguez, en unión del señor José Quevedo, joven contemporáneo de aquel y natural también de este país, y seguirlo con la vista fija a un pequeño tubo, que quedaba muy poco fuera del agua e imperceptible a la simple mirada, a una distancia regular; dicho tubo estaba amparado por una boca de fuego en la que estaba colocada el asta de la bandera nacional, que flameaba hermosamente por la brisa que corría (El Ecuatoriano del Guayas, 1838).

Se debe agregar que el general Vicente González, gobernador del Guayas en esos años, "informó del evento al Gobierno nacional y felicitó el despliegue de entusiasmo y talento creador del incansable y visionario marino que llegó a ostentar el rango de teniente de fragata" (El Universo, 2004). Sin embargo, no se tienen suficientes registros de esta proeza, ni se ha integrado a la memoria nacional como un hito de gran valor.

El combate naval de Jambelí

Otro de los hitos que deben ser recordados es el combate naval de Jambelí. Erwin Frederick Rivadeneira (2024) publicó uno de los más detallados recuentos de una de las gestas más memorables de la historia naval ecuatoriana. Este evento ocurrió el 25 de julio de 1941, durante el conflicto entre Ecuador y Perú, cuando el cañonero ecuatoriano "Abdón Calderón" se enfrentó con el destructor peruano "Almirante Villar". "Las versiones de ambos países respecto a lo ocurrido son totalmente opuestas: para Ecuador, fue un heroico combate que terminó con la retirada del averiado destructor peruano, mientras que, para Perú, fue solo un incidente en que ambas unidades intercambiaron disparos, hasta que el buque ecuatoriano se retiró" (Frederick Rivadeneira, 2024).

Figura 2

Representación del combate naval de Jambelí



Nota. Tomado de Frederick Rivadeneira, 2024

Uno de los mejores recuentos sobre esta batalla ha sido elaborado por Erwin Frederick Rivadeneira (2024). Frederick Rivadeneira recoge que el 5 de julio de 1941 estallaron los primeros choques armados entre Ecuador y Perú en distintos puntos de la frontera terrestre, originados por disputas territoriales pendientes. Entre los pocos buques de combate de la marina ecuatoriana se encontraba el cañonero Abdón Calderón, acompañado por el buque escuela *Presidente Alfaro* y el aviso *Atahualpa*, que conformaban una reducida fuerza naval (Rivadeneira, 2024).

Bajo el mando interino del teniente de fragata Rafael Morán Valverde, asumido el 30 de junio, el *Calderón* realizó trabajos de instalación y reparación de armamento y mejoras en su maquinaria. Esto le permitió cumplir, entre el 12 y el 16 de julio, una misión de reabastecimiento en la provincia de El Oro. El 23 de julio, tras una ofensiva peruana sobre la provincia en disputa, Ecuador ordenó que, a medianoche del 24, el *Calderón* zarpara desde Guayaquil para escoltar a las motonaves *Olmedo, La Pinta y Deisy Edith,* que transportaban unos 800 soldados, armamento y víveres hacia Puerto Bolívar. El convoy llegó a las 08:30 del 25 de julio e inició el desembarco, interrumpido por un ataque aéreo peruano sin consecuencias graves. Poco después, entre las 10:25 y las 10:30, el cañonero dejó el puerto para maniobrar y probar su armamento, posteriormente, navegando por el canal de Jambelí, a las 11:15 el vigía avistó un destructor enemigo (Frederick Rivadeneira, 2024).

Por su parte, se reporta que, al inicio del conflicto, la marina peruana disponía de ocho unidades de combate: dos cruceros, dos destructores y cuatro

submarinos, aunque solo la mitad estaba operativa (Rivadeneira, 2024). Entre los destructores, el *Almirante Villar*, comandado por el capitán de fragata Hernando Tudela y Lavalle, se encontraba en condiciones de navegar y participó en las primeras operaciones, que incluyeron su traslado del Callao a Zorritos, en la zona fronteriza con Ecuador, para realizar ejercicios, patrullajes y escoltas, sin ingresar en aguas ecuatorianas. Sin embargo, el 23 de julio, con la incorporación de las dos unidades de superficie y las dos submarinas restantes, las fuerzas peruanas recibieron nuevas órdenes (Frederick Rivadeneira, 2024).

El 25 de julio, el *Villar* zarpó desde Puerto Pizarro con la misión de entrar en aguas ecuatorianas, patrullar, reconocer la zona e interceptar convoyes rumbo a Puerto Bolívar. Poco después de las 11:00 horas, avistó una nave desconocida cerca del canal de Jambelí, que resultó ser el cañonero Calderón. Enfrentados a un adversario claramente superior en velocidad y artillería, el comandante y la tripulación del *Calderón* recurrieron a la única táctica viable: ocultarse cerca de la costa para salir del alcance de fuego (Rivadeneira, 2024). Por su parte, el *Villar* abrió fuego mientras pudo, maniobrando para maximizar el uso de sus baterías y manteniendo una distancia segura que le permitiera aprovechar el mayor alcance de su artillería, evitando una persecución imprudente en aguas restringidas (Rivadeneira, 2024).

El resultado del enfrentamiento puede ser considerado como un triunfo táctico del *Calderón*, dado que el buque peruano se retiró de aguas ecuatorianas, pero no pudo ser utilizado con alguna repercusión estratégica en esta área de operaciones y no tuvo relevancia en el desarrollo y final del conflicto. “Lo más probable es que ninguna de las dos unidades haya sufrido daños producto de los disparos enemigos y es casi descartable que alguna de ellas hubiese recibido averías graves” (Rivadeneira, 2024).

En resumen, el Combate Naval de Jambelí, a pesar de su corta duración, debe ser recordado como un evento significativo en la historia ecuatoriana. Al mismo tiempo se debe contar como un acto de valentía naval y un símbolo de la defensa de la soberanía nacional. Cabe señalar que el Combate de Jambelí se conmemora cada 25 de julio como el Día de la Armada Nacional del Ecuador.

La Declaración de Santiago de 1952

La suscripción de la Declaración de Santiago de 1952, también conocida como la “Declaración sobre Zona Marítima”, fue un acuerdo firmado por Chi-

le, Ecuador y Perú que estableció la soberanía y jurisdicción de estos países sobre una zona marítima de 200 millas náuticas, medida desde sus costas. Entre los aspectos más importantes de la declaración están:

- Los países signatarios declararon su soberanía y jurisdicción exclusiva sobre una zona de 200 millas náuticas contadas a partir de sus costas.
- Se enfatizó la obligación de los gobiernos, para la conservación y protección de los recursos naturales marinos que les permita asegurar las condiciones de subsistencia de sus pueblos y procurar su desarrollo económico.
- Se estableció la necesidad de reglamentar el aprovechamiento de los recursos marinos para obtener las mejores ventajas para cada país.
- Se prohibió la explotación de los recursos marinos por terceros Estados que pudieran poner en peligro la existencia, integridad y conservación de dichos recursos.
- Se manifestó la intención de suscribir acuerdos de cooperación y convenciones para la aplicación de los principios establecidos en la Declaración, con el fin de reglamentar y proteger la caza y la pesca, y regular la explotación de otros recursos.
- Se reconoció el derecho al paso inocente e inofensivo de naves de todas las naciones a través de la zona marítima (República de Chile, República del Ecuador y República del Perú, 1952).

La importancia de la Declaración de Santiago radica en el hecho de que fue un importante paso para la defensa de los intereses marítimos de los países del Pacífico Sur, estableciendo un precedente para la defensa de la soberanía y los recursos naturales en la región. Además, este documento sentó las bases para la posterior Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que universalizó el concepto de zona económica exclusiva de 200 millas, transformando a los países firmantes en precursores del derecho marítimo.

Adhesión del Ecuador a la Convemar

Otro de los hitos fundamentales para entender la historia marítima de Ecuador ocurrió el 24 de octubre de 2012. En ese año Ecuador se adhirió y ratificó a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVE-

MAR). Este hecho le permitió al país ejercer soberanía proba de hasta 12 millas náuticas y también la jurisdicción sobre los recursos de las aguas, suelo y subsuelo marino hasta las 200 millas náuticas en lo que se conoce como Zona Económica Exclusiva (ZEE) así como también le da la posibilidad de extender su plataforma continental más allá de las 200 millas, de acuerdo con los preceptos establecidos por la propia convención.

La adhesión a la CONVEMAR trajo varias implicaciones para Ecuador:

a. Posibilidad de extensión de la plataforma continental: La CONVEMAR permite a Ecuador extender su plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas, específicamente en las áreas de las cordilleras submarinas de Cocos, Carnegie y Colón, en las Islas Galápagos.

b. Definición de los límites marítimos: La adhesión ha ayudado a consolidar los límites marítimos de Ecuador con todos sus países vecinos, Colombia, Perú y Costa Rica.

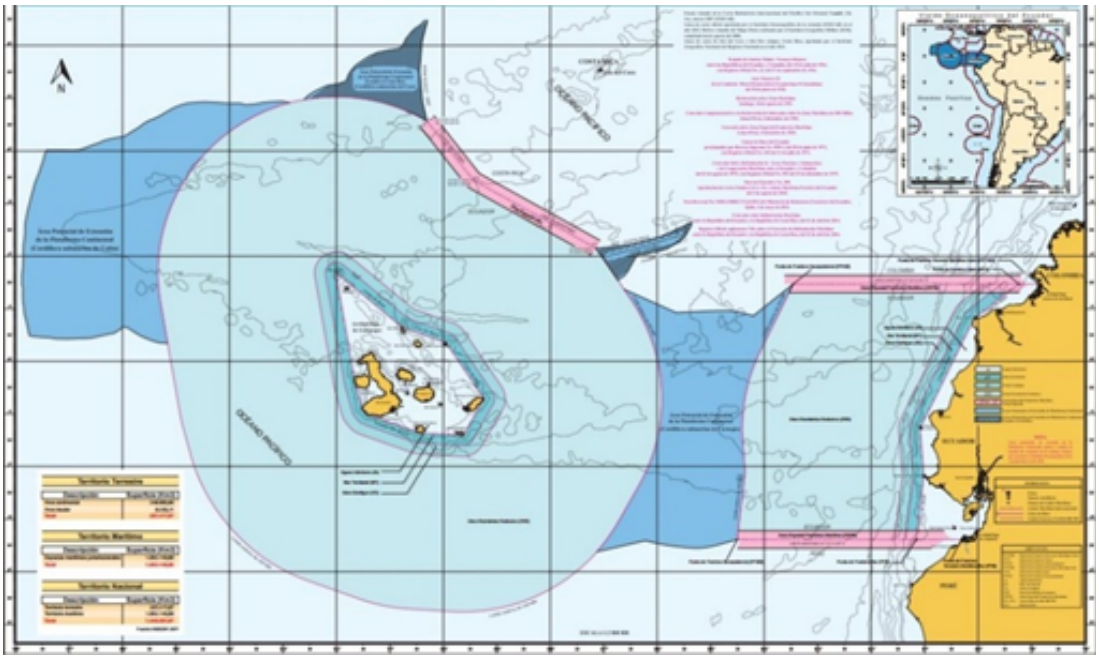
c. Fortalecimiento de la soberanía: El país puede ejercer soberanía y jurisdicción sobre los recursos naturales vivos y no vivos en su mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva, así como en su plataforma continental.

d. Desarrollo de políticas oceánicas: Ecuador ha fortalecido el proceso de formulación e implementación de políticas públicas para la gestión de los recursos del mar. Entre ellos resalta la creación de la Secretaría Técnica del Mar, en 2011, entidad que tenía como finalidad la articulación de las políticas relacionadas con el mar y garantizar una gestión sostenible y equitativa de los recursos marinos, aunque se suspendió su existencia en 2016. Otras entidades han cubierto ese rol desde entonces, pero sin asumir tanta prevalencia en la prioridad nacional.

Sin embargo, hay quienes sostienen que, con la aprobación del instrumento, si bien es cierto se obtienen y consolidan ventajas, como la posibilidad de extender la plataforma continental hasta las 350 millas náuticas, también se profundiza el hecho de que se lesionaron los derechos de soberanía nacionales ante el renunciamiento a las 200 millas de mar territorial, que se venía sosteniendo como tesis nacional desde 1952, a cambio de las 12 millas de mar territorial y 188 millas de zona económica exclusiva actuales.

Figura 3

Carta de Espacios marítimos nacionales



Nota. Tomado de Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada, 2023

Esta reflexión, aunque válida, es limitada, pues en la actualidad el territorio marítimo de Ecuador, incluyendo la Zona Económica Exclusiva (ZEE), abarca aproximadamente 1.092.140 km². Los espacios marítimos jurisdiccionales del Ecuador guardan una relación de 4 a 1 en relación con su territorio terrestre, constituyendo un Ecuador 20% terrestre y 80% marítimo, lo que determina importantes responsabilidades para la conservación de los recursos marinos y el desarrollo del país (Armada del Ecuador, 2024). La adhesión de Ecuador a la CONVEMAR fue un paso importante para consolidar la soberanía efectiva ecuatoriana, ampliar los derechos sobre los recursos marinos y promover el desarrollo sostenible del sector marítimo.

Como se puede observar a lo largo de estos segmentos, existen varios antecedentes que los ecuatorianos deberían conocer y reflexionar sobre su importancia y trascendencia para el desarrollo. Esto debería incidir en el sentido de orgullo de nuestra herencia y del espíritu visionario de quienes estuvieron dispuestos a sacrificar su vida en la búsqueda de mejores días para sus connacionales. Todo esto deviene en lo que se entiende como conciencia marítima y será abordada en la siguiente sección.

La Conciencia marítima nacional: Cimiento del desarrollo

¿Qué es la conciencia marítima? Es la percepción individual y colectiva de una nación, de cuánta importancia tiene el mar para su supervivencia, su desarrollo y la influencia de su presencia en el entorno. La Armada del Ecuador la describe como: "la capacidad que poseen los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, tanto desde el punto de vista de su supervivencia como de su seguridad" (Ministerio de Educación del Ecuador y Armada del Ecuador, 2020, p. 14). Entonces, ¿un Estado marítimo resulta o es consecuencia de la percepción de la nación de su comprensión sine qua non de que el mar es vital para todo lo que ha sido, es y será como pueblo? ¿Es el error en la articulación de esos conceptos lo que afecta, en algún grado, a la gestión de los intereses marítimos nacionales vitales pueden fallar?

Debemos comenzar por entender qué es un Estado marítimo. De inicio, es aquel que, por su ubicación geográfica, extensión de costas, posesión de espacios marítimos jurisdiccionales (territorio marítimo) y capacidad para ejercer soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción sobre ellos, integra el mar como un elemento central de su desarrollo, seguridad y proyección internacional y que cualquier afectación a esa visión oceanopolítica, debería ser motivo para que el Poder Marítimo del Estado (entendido como la capacidad de un país para utilizar el mar en su beneficio, tanto en tiempos de paz como de guerra) intervenga. Esto implica la protección de sus intereses marítimos, que pueden ser económicos, políticos o militares, y la defensa de su territorio y sus recursos marítimos, a través de su Poder Naval (capacidad militar de la Armada para defender los intereses marítimos y proyectar el poder del Estado en el mar), para proteger a la población, al territorio y a la soberanía marítimos; los cuales son factores estratégicos esenciales, que se evidencian como fortalezas o debilidades por efecto de los procesos de toma de decisiones implícitos (acertados o no) (Rodríguez, 2017).

Frente a la magnitud de los intereses y desafíos marítimos, la conciencia marítima nacional debe emerger como el pilar fundamental para el desarrollo sostenible del Ecuador. Esta conciencia, entendida como la capacidad de los habitantes de un país para comprender, aceptar y valorar el mar y sus recursos (Montalvo, 2017), es indispensable para movilizar el apoyo público y privado en la formulación e implementación de políticas marítimas efectivas. En el

caso ecuatoriano, la Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM) y la Armada del Ecuador han realizado esfuerzos continuos para fomentar esta cultura marítima a través de programas educativos y materiales didácticos (DIGEIM, s.f.). Sin embargo, la educación formal y los medios de difusión aún tienen un rol preponderante en la inserción de la cultura marítima en el quehacer nacional, ya que un conocimiento acabado del mar en diversos niveles es la base para modificar comportamientos y actitudes (Montalvo, 2017; Vélez, 2021).

¿Qué son los intereses marítimos (IM)?

La sociedad ecuatoriana, a pesar de haber celebrado hace poco sus 203 años de independencia, no ha alcanzado aún a fortalecer un sentimiento de identidad nacional, que le permita llevar adelante un proyecto nacional y le ha resultado muy complejo el poder definir intereses nacionales que le ayuden a la identificación de los grandes objetivos nacionales que todos aspiramos alcanzar. En lo referente al mar, la Armada del Ecuador ha jugado un papel relevante, ya que es la institución que mejor conoce la perspectiva de la gestión del mar, pues su misión implícita los obliga a conocerlo para evaluar la mejor forma de cuidarlo, protegerlo y defenderlo.

Los intereses marítimos comprenden todas las actividades, recursos y beneficios que el Estado y la nación consideran vitales, que se encuentran en los espacios marítimos bajo su soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción, así como en la alta mar y fondos marinos (Ministerio de Educación del Ecuador y Armada del Ecuador, 2020; Roby, 2021). Se colige entonces que los intereses marítimos no son otra cosa que los intereses nacionales en el mar, que pueden estar o no en los espacios marítimos jurisdiccionales y, dependiendo de su naturaleza (vitales o estratégicos), el Estado debe hacer lo posible para conseguirlos y preservarlos.

La comprensión de la importancia y de la conservación del mar es vital, ya que el mar sustenta la gestión de la nación para el aprovechamiento sostenible y racional de los IM. Los IM generan varios objetivos vitales, entre los que resaltan la supervivencia de los pueblos que dependen del mar, el desarrollo marítimo armónico y la proyección de su influencia para prevalecer en el tiempo. De la misma manera, la identificación, definición y clasificación de los intereses marítimos nacionales es fundamental para orientar la política públi-

ca, la estrategia para su defensa, para el desarrollo sostenible y para identificar con claridad los factores estratégicos sustanciales.

Los IM se suelen clasificar en diversas categorías como: soberanía e integridad territorial, conciencia y cultura marítima, recursos ambientales marino-costeros, investigación científica, poder naval, seguridad marítima, ordenamiento marino-costero, transporte y comercio, turismo, industria naval, minería marina y pesca (Rodríguez, 2017). Esta clasificación permite identificar prioridades, asignar recursos y diseñar políticas sectoriales coherentes, las cuales gestionan procesos en los que la experiencia y el conocimiento son fundamentales para que, realmente, los objetivos de los intereses marítimos nacionales sean alcanzados.

Clasificar los intereses marítimos nacionales de manera sistemática responde a la necesidad de articular el desarrollo económico, la seguridad y la sostenibilidad ambiental, garantizando la protección de los recursos y la proyección internacional del Estado (Rodríguez, 2017; Vargas, Cuervo y Moloeznik, 2021) bajo una permanente comprensión de la relación hombre-mar. Los argumentos para esta clasificación se basan en la interrelación entre los intereses marítimos y los objetivos nacionales, la importancia estratégica del mar para la supervivencia y el bienestar de la nación, y la necesidad de adaptar la gestión a los desafíos globales y locales.

En paralelo, una clasificación clara e integral de los IM facilita la planificación estratégica, la cooperación interinstitucional y su defensa en foros internacionales, asegurando que el Estado marítimo actúe de manera proactiva y eficiente en un entorno dinámico y competitivo. Finalmente, la prevalencia en el tiempo de los pueblos con vocación y conciencia marítima depende de la calidad de las decisiones que se tomen con relación al uso del mar, a la correcta identificación y priorización de sus intereses marítimos y el desarrollo de una visión geopolítica integral.

Los Intereses Marítimos del Ecuador

Los intereses marítimos del Ecuador se extienden más allá de sus límites territoriales y se entrelazan con las esferas económica, ambiental, científica y de seguridad. La región litoral ha sido históricamente el sustento de la economía nacional, con sus puertos sirviendo de ventana al comercio global (Arrata, 1989). Más allá de esto, el sector marítimo-portuario sigue siendo un motor

vital para las exportaciones, representando una proporción significativa del volumen total de carga y contribuyendo de manera positiva a la balanza comercial, ayudando además a reducir la dependencia de la extracción petrolera.

La pesca y la acuicultura constituyen pilares fundamentales de la economía costera y nacional. Aunque las cifras de desembarque de peces pelágicos grandes y calamar gigante muestran fluctuaciones, la acuicultura, en particular la producción camaronera, ha mantenido niveles significativos y Ecuador se posiciona como un productor destacado a nivel global en este ámbito, siendo junto a Chile, responsable del 53% de la producción acuícola de animales acuáticos en América Latina y el Caribe (IPIAP, 2023; Revista de Manabí, 2024).

Paralelamente, el aporte de las actividades turísticas y pesqueras en las Islas Galápagos ha superado los 509 millones de dólares al PIB entre 2014 y 2018, generando más de 42.000 empleos, lo que subraya el valor económico intrínseco de sus áreas marinas protegidas (El Comercio, 2025). En el ámbito del transporte marítimo, si bien la caída de los fletes y las tensiones geopolíticas pueden generar incertidumbre, la anticipación y diversificación de estrategias son cruciales para mitigar riesgos y optimizar la logística nacional (Grupo Transoceánica, 2025).

Finalmente, la modernización de los puertos y la búsqueda de nuevos límites marítimos hasta 2026, en alianza con países como Costa Rica para delimitar la ZEE al norte de Galápagos, evidencian una visión estratégica a largo plazo para consolidar la soberanía y el aprovechamiento de recursos marinos (Primicias, 2020). Este rol correspondía a la extinta Secretaría Técnica del Mar, pero ha sido asumido por el Sistema de Organización Marítima Nacional.

Desafíos contemporáneos y la urgencia de la seguridad marítima

La compleja realidad marítima ecuatoriana no está exenta de desafíos. La seguridad marítima se ha convertido en un tema crítico, con un alarmante riesgo de contaminación de productos de exportación con drogas en los puertos marítimos del Ecuador, alcanzando hasta el 68% según estudios recientes (García, 2024a). Tres puertos en particular registran niveles de riesgo "muy altos" frente al narcotráfico, evidenciando la infiltración del crimen organizado en la cadena logística portuaria y la necesidad de fortalecer los mecanismos de control y vigilancia (García, 2024a; 2024b).

La cooperación internacional y la implementación de tecnologías avanzadas, como los escáneres portuarios, son vitales para enfrentar esta amenaza que socava la economía y la imagen del país. Además, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en zonas adyacentes a las aguas jurisdiccionales, especialmente alrededor de las Galápagos, persiste como una preocupación constante. En consecuencia, el fortalecimiento del intercambio de información entre Estados miembros y la gestión de disposiciones como la prohibición de transbordos en alta mar son cruciales para salvaguardar los recursos marinos y la soberanía nacional (Primicias, 2020).

La Estrategia Marítima del Ecuador, impulsada por la Armada del Ecuador, debe ser un documento vivo, que permita la adaptación y anticipación a los desafíos y oportunidades del siglo XXI, incorporando una visión oceanopolítica que integre la protección de los intereses nacionales con la sostenibilidad ambiental y la seguridad regional (Salinas Haro, 2023). De la misma forma, el desarrollo de proyectos de investigación como el estudio sobre el impacto de los microplásticos en el Pacífico oriental demuestra la necesidad de una gestión adecuada del ciclo de vida del plástico (OIEA, 2020). Con esto también se comprueba lo vital que resulta la toma de decisiones informadas para la protección de los ecosistemas marinos.

Conclusiones

El mar, con su inmensurable riqueza y su estratégica posición, representa para el Ecuador no solo un legado geográfico, sino un componente irrenunciable de su poder nacional y una plataforma indispensable para su prosperidad futura. El país se debe preparar para aprovechar las oportunidades y afrontar los desafíos derivados de su privilegiada posición y condición geográfica que define al Ecuador como un Estado continental marítimo. A más de las oportunidades que ofrece el mar, se debe considerar sus ventajas competitivas, sus inmensos recursos naturales, su gran biodiversidad y su potencial para ser el granero para el mundo derivado de la riqueza de su suelo, de la gran luminosidad que recibe al estar situado sobre la línea del Ecuador y los grandes recursos hídricos que posee.

El análisis de los antecedentes históricos y su trascendencia para el futuro de la nación permitirá la generación y el fortalecimiento de una conciencia marítima. A su vez, esto facilitará la comprensión de la importancia de este

recurso para nuestra supervivencia, desarrollo y el grado de influencia que podamos generar en el entorno. En paralelo, la identificación, definición y clasificación de los intereses nacionales como un factor inherente de identidad nacional permitirá la integración coherente de los intereses marítimos en la planificación nacional, la lucha decidida contra las amenazas a la seguridad marítima y, crucialmente, la siembra y el cultivo de una robusta conciencia marítima en cada ciudadano, como los pilares sobre los cuales el Ecuador puede y debe erigir un futuro de desarrollo sostenido y soberanía plena.

Finalmente, la formulación de una política marítima nacional que señale con claridad los objetivos a alcanzar en esta materia permitirá la concepción y estructuración de una estrategia marítima para la concreción de estos objetivos, a través del fortalecimiento del poder marítimo y poder naval nacional. Esta es una tarea que demanda una férrea voluntad política, sumada a una coordinación multisectorial, la inversión en ciencia y tecnología, y un compromiso inquebrantable de la sociedad en su conjunto para asegurar que el "Mar de Galápagos" o el "Mar Equinoccial", junto con la ZEE y la plataforma continental sean verdaderamente sinónimos de grandeza para la nación ecuatoriana.

Referencias

Arrata Meneses, A. L. (1989). Los intereses marítimos en Ecuador: Características sustantivas del mar ecuatoriano. Revista de Marina, 106(788), 23–31.

Armada del Ecuador. (2024). *Mapa de los espacios marítimos del Ecuador*. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2024/08/mapa.pdf

Avilés, E. (s.f.). José Rodríguez Labandera. *Enciclopedia del Ecuador*. Recuperado de https://www.enciclopediadelecuador.com/jose-rodriguez-labandera/

BBC News Mundo. (2024, 12 de junio). ¿Por qué el Canal de Panamá está en crisis y cómo afecta al comercio mundial? Recuperado de https://www.bbc.com/mundo/articles/c3vp9rw5rero

De Alsedo y Herrera, D. (1941). *Compendio histórico de Guayaquil*. Madrid.

De Garaicoa, F. V. (1777). *Listas de carpinteros y calafates del astillero de Guayaquil* [Manuscrito]. Archivo Histórico Nacional del Ecuador (AHNC), Milicias y Marina, tomo 74, fols. 345-351.

De Montúfar, J. P. (1754). Razón que acerca del estado y gobernación política y militar de las provincias, ciudades, villas y lugares, que contiene la jurisdicción de la Real Audiencia de Quito [Manuscrito]. Archivo General de Indias, Quito, leg. 278, fol. 15v.

DIGEIM. (s.f.). Dirección de Conciencia Marítima. Recuperado de https://digeim.armada.mil.ec/dircac

El Comercio. (2023, 6 de febrero). La incorporación del archipiélago de Colón al Ecuador en 1832. Recuperado de https://www.elcomercio.com/tendencias/incorporacion-archipielago-colon-ecuador-1832/

El Comercio. (2025, 15 de mayo). Galápagos aportó más de 509 millones de dólares a Ecuador en cuatro años, según estudio. Recuperado de https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/galapagos-aporto-509-millones-dolares-ecuador-cuatro-anos-segun-estudio/

El Ecuatoriano del Guayas. (1838, 21 de septiembre). No. 237.

El snorkel.com. (2021). El Hipopótamo: Primer submarino latinoamericano (Ecuador). *El Snorkel*. Recuperado de https://www.elsnorkel.com/2021/09/El-Hipopotamo-El-primer-submarino-latinoamericano-Ecuador.html

El Universo. (2004). El Hipopótamo: Primer submarino latinoamericano (Ecuador).

Estrada, E. (1979). *Los huancavilcas: Últimas civilizaciones pre-históricas de la costa del Guayas*. Publicaciones del Archivo Histórico del Guayas.

Frederick Rivadeneira, E. (2024, 31 de agosto). Combate o incidente naval de Jambelí. Revista de Marina, (1001).

FAO. (2001). Perfil general de Ecuador. En Informe nacional sobre la gestión de los recursos forestales – Ecuador. Recuperado de https://www.fao.org/4/ad670s/ad670s03.htm

Galapagos Conservancy. (s.f.). History of Galápagos. Recuperado de https://www.galapagos.org/about_galapagos/history/

García, A. (2024a, 28 de octubre). El 68% de productos de exportación en puertos marítimos de Ecuador corre riesgo de contaminación con droga. Recuperado de https://www.primicias.ec/seguridad/contaminacion-droga-puertos-maritimos-producto-exportacion-82006/

García, A. (2024b, 1 de noviembre). Tres puertos marítimos de Ecuador registran niveles de riesgo "muy altos" frente al narcotráfico. Recuperado de https://www.primicias.ec/seguridad/tres-puertos-maritimos-riesgo-alto-narcotrafico-82306/

Grupo Transoceánica. (2025, 5 de mayo). Caída de fletes marítimos: Impacto del exceso de capacidad, la tensión geopolítica y nuevas barreras al comercio. Recuperado de https://www.transoceanica.com.ec/caida-de-fletes-maritimos-impacto-del-exceso-de-capacidad-la-tension-geopolitica-y-nuevas-barreras-al-comercio/

Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada. (2023). *Carta de Espacios marítimos nacionales*.

IPIAP. (2023). Informe de Gestión 2023. Recuperado de https://institutopesca.gob.ec/wp-content/uploads/2024/04/Informe-de-Rendicion-de-Cuentas-IPIAP-2023-signed.pdf

Jaramillo, A. (2018). La navegación indígena de la costa norandina según las fuentes documentales. *Historia y Cultura*, (29), 39-66.

Juan, J. y de Ulloa, A. (1748). Relación histórica del viage hecho de orden de S. Mag. a la América Meridional (Primera parte, tomo I). Antonio Marín.

Juan, J., y de Ulloa, A. (1918). Noticias secretas de América (t. I, p. 78). Editorial América. Edición digital de la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes

Laviana Cuetos, M. L. (1983). Guayaquil en la segunda mitad del siglo XVIII: Recursos naturales y desarrollo económico [Tesis doctoral, Universidad de Sevilla]. Dialnet. Recuperado de https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=163201

Laviana Cuetos, M. L. (1984). La maestranza del astillero de Guayaquil en el siglo XVIII. Temas Americanistas, (4), 74–91

Laviana Cuetos, M. C. (2007). *El astillero de Guayaquil en la organización naval del Pacífico americano, siglos XVII y XVIII.* Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Recuperado de https://digital.csic.es/bitstream/10261/33602/1/Astillero_Guayaquil-Laviana.pdf

Ministerio de Educación del Ecuador y Armada del Ecuador. (2020). *Guía de conciencia marítima y cultura del mar.* Recuperado de https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/Guia-Conscien-cia-Maritima-y-Cultura-del-Mar.pdf

Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana. (s.f.). Ecuador, el país de los 4 mundos. Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ec/china/ecuador-el-pais-de-los-4-mundos/

Montalvo, G. V. (2017). Evaluación de resultados del programa de fortalecimiento de la conciencia marítima de la Armada del Ecuador [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador]. Repositorio Institucional UASB. Recuperado de https://repositorio.uasb.edu.ec/

bitstream/10644/5841/1/T2409-MGD-Montalvo-Evaluacion.pdf

OIEA. (2020). Ecuador: Estudio de 10 años sobre microplásticos en el Pacífico oriental. Recuperado de https://www.iaea.org/es/newscenter/news/ecuador-estudio-microplasticos-pacifico-oriental

Primicias. (2020, 7 de agosto). Ecuador quiere presentar sus nuevos límites marítimos hasta 2026. Recuperado de https://www.primicias.ec/noticias/politica/ecuador-presentar-nuevos-limites-maritimos-2026/

Revista de Manabí. (2024, 12 de junio). La acuicultura supera a la pesca de captura en el mundo y Ecuador es productor destacado. Recuperado de https://revistademanabi.com/2024/06/12/la-acuicultura-supera-a-la-pesca-de-captura-en-el-mundo-y-ecuador-es-productor-destacado/

República de Chile, República del Ecuador y República del Perú. (1952, 18 de agosto). Declaración sobre Zona Marítima [Declaración conjunta]. Santiago de Chile. Recuperado de https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201006/volume-1006-I-14758-Other.pdf

Roby, A. J. (2021). Herramientas digitales para la difusión y fortalecimiento de la conciencia marítima. *Revista Andina de Educación*, 4(2), 102-116. https://doi.org/10.32719/26312816.2021.4.2.12

Rodríguez Ruiz, H. M. (2017). El fomento y desarrollo de los intereses marítimos, una visión desde Colombia. Ensayos sobre Estrategia Marítima, 6, 19–37. https://doi.org/10.25062/2500-4735.505.

Salina Haro, M. Estrategia marítima ecuatoriana del futuro. Visión del mar de Galápagos. Pensamiento Estratégico–ADEMIC, 3(1), 76–85

Sectorial. (2025). La Paradoja Ecuatorial: ¿Por qué los países cálidos son más pobres? Recuperado de https://sectorial.co/articulos-especiales/la-paradoja-ecuatorial-por-que-los-paises-calidos-son-mas-pobres/

Starr, H. (2013). On geopolitics: Spaces and places. *International Studies Quarterly*, 57(3), 433–439. https://doi.org/10.1111/isqu.12090

Vargas, R. A., Cuervo, N. y Moloeznik, M. P. (2021). Propuesta de un modelo de medición del poder marítimo de las naciones. *Revista Científica General José María Córdova*, 19(34), 267-306. https://doi.org/10.21830/19006586.759

Vélez, D. L. (2021). Las políticas nacionales oceánicas y costeras en la gobernabilidad marítima de Ecuador. *Estado & Comunes*, 2(13), 67-84. https://doi.org/10.37228/estado_comunes.v2.n13.2021.226

La Economía azul Sostenible

Humberto Gómez Proaño

Introducción

El presente capítulo introduce la Economía Azul Sostenible (EAS) como un modelo transformador que integra el aprovechamiento responsable de los recursos marinos con la conservación ambiental, articulando crecimiento económico, innovación tecnológica, buena gobernanza y equidad social. A partir de una revisión conceptual y de su vínculo con el desarrollo sostenible, el texto traza la evolución de la EAS en escenarios internacionales como los acuerdos de Naciones Unidas y los avances de la Unión Europea, y realiza una proyección para Ecuador. Se enfatiza la conexión con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 de la Agenda 2030, subrayando la necesidad de políticas basadas en evidencia científica y de una gobernanza integral para garantizar la salud de mares y océanos.

Este texto plantea un análisis comparado entre la experiencia europea y la realidad ecuatoriana, identificando tanto las brechas institucionales como las oportunidades de alineación en sectores clave: energías azules, pesca y acuicultura responsables, turismo costero sostenible, transporte marítimo eficiente, conservación de la biodiversidad e investigación oceánica. Se presenta el caso emblemático de las Islas Galápagos, donde el Plan Estratégico de Economía Azul 2025–2040 ilustra cómo la planificación participativa, la cooperación interinstitucional y los ejes de sostenibilidad, inclusión y resiliencia podrían materializar un modelo equilibrado entre desarrollo económico y protección ambiental.

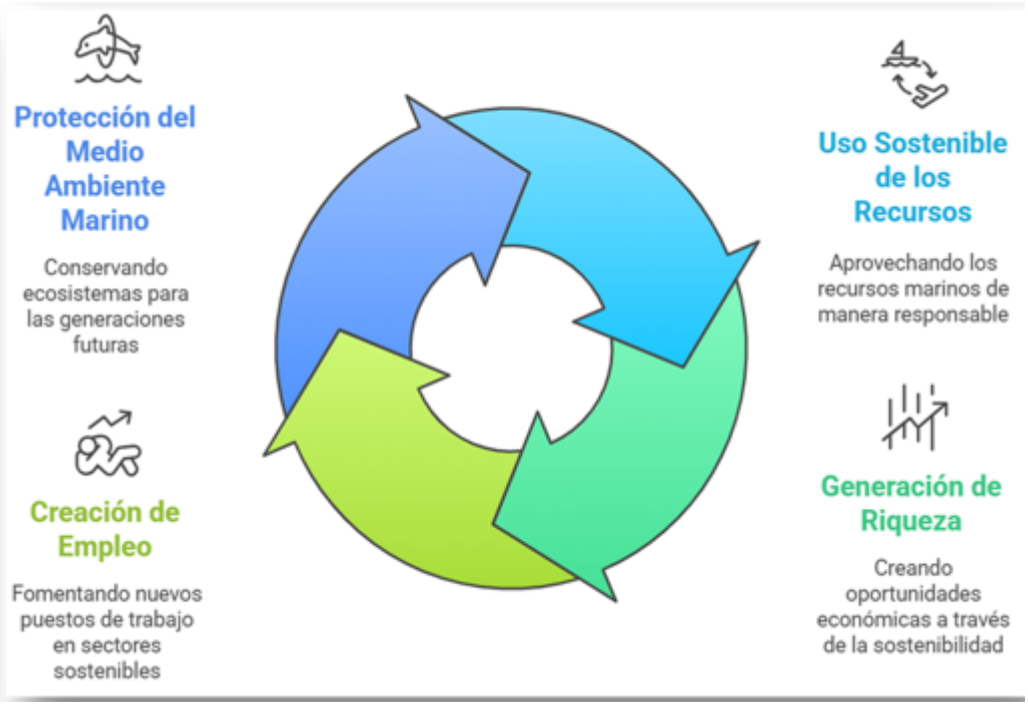
Finalmente, el capítulo examina de forma crítica la situación nacional, evidenciando que, pese al potencial marítimo y a ciertos avances productivos, Ecuador se encuentra apenas en un 30% del camino hacia una economía azul verdaderamente sostenible. Se plantea que alcanzar el 70% restante exige visión política de largo plazo, inversión en ciencia y tecnología, compromiso empresarial amplio, fortalecimiento de la gobernanza local y nacional, y articulación frente a amenazas como la pesca ilegal y la presión del crimen organizado. La conclusión reafirma que la EAS no es solo un marco económico, sino un proyecto estratégico para construir un Estado marítimo sólido, capaz de conjugar desarrollo, justicia social y preservación de su patrimonio natural.

Concepto de economía azul

La Economía azul es un modelo transformador que busca aprovechar los recursos del mar, los océanos y las costas de manera sostenible. Su objetivo es generar riqueza, empleo e innovación; entonces, no se trata sólo de incrementar la economía, sino también de cuidar los océanos para el bienestar de las futuras generaciones (ver Figura 4).

Figura 4

Marco Conceptual de la Economía azul



Nota. Un océano sin salud no generará la vida, para ello, la sostenibilidad es la base de todo. Figura generada a través de la herramienta Napkin AI.

La economía azul como un modelo

La Economía azul se puede ver como un modelo que integra el uso responsable de los recursos de los océanos, mares y costas. Promueve actividades como la pesca sostenible, el turismo ecológico, la acuicultura y el uso de energías renovables del mar (energías azules). Todo esto busca equilibrar el crecimiento económico, la creación de empleo y la protección del medioambiente.

La idea detrás de este modelo es utilizar el potencial de los ecosistemas marinos de manera innovadora y eficiente. Se adapta a desafíos como el cambio climático y la sobreexplotación y sigue principios de desarrollo sostenible. En esencia, es un marco que busca combinar la rentabilidad con la protección de los servicios que los ecosistemas marinos ofrecen, alejándose de enfoques que solo se centran en la extracción o en beneficios a corto plazo.

La construcción del concepto

Elementos clave de la Economía azul

La Economía azul se construye sobre una visión y acciones integrales que combinan el uso sostenible de los recursos del mar y las costas con el crecimiento económico; incluye sectores como la pesca, el turismo, la energía renovable marina y el transporte. Su prioridad es conservar los ecosistemas. Actualmente, busca equilibrar la explotación de los océanos con su preservación, enfrentando desafíos como el cambio climático y la sobreexplotación. De esta manera, se promueve la innovación, la gobernanza colaborativa y la resiliencia ambiental para garantizar beneficios a largo plazo.

El concepto de Economía azul se sustenta en cinco elementos clave: sostenibilidad ambiental, crecimiento económico, innovación tecnológica, buena gobernanza y equidad social. La sostenibilidad ambiental pone como prioridad la conservación de los océanos sobre su explotación, tal como lo argumenta Gunter Pauli (2010). El crecimiento económico fomenta sectores como la pesca sostenible y el turismo costero, equilibrando beneficios y preservación (UNEP, 2012).

La innovación tecnológica impulsa avances en energías marinas y acuicultura, según Voyer y su equipo de trabajo (2018). Paralelamente, Keen y sus colaboradores (2018) evidencian que la gobernanza efectiva promueve políticas colaborativas para la gestión oceánica y el interés genuino de los países de incluir los temas del mar en las agendas del gobierno, nacionales e internacionales. Finalmente, la equidad social es probablemente un asunto "invisible" para la gestión política en algunos países con comunidades costeras; no obstante, muy probablemente esas comunidades definan mejor el concepto de sostenibilidad.

El desarrollo sostenible

El desarrollo sostenible es un concepto que, probablemente, ha sido el más incisivo a la hora de comprender la realidad del uso de los medios naturales, vivos o no vivos, con los que el ser humano dispone para todo lo que es su desarrollo y su interrelación con otras formas de vida. Se trata de una concepción que nos hace ver más allá del tiempo, cuando hacemos un gasto presente, pensando en las futuras generaciones, entendiendo en toda su extensión, el efecto de las consecuencias de nuestras acciones, propiciando las soluciones desde todos los ángulos posibles, partiendo desde lo que es la base de todo: el conocimiento, a través de la investigación, la ciencia y la tecnología, casi dibujando la base de la economía azul.

> La Economía azul es un concepto complejo cuando no se entiende la sostenibilidad en la visión oceánica, porque de eso depende comprender que el esfuerzo por aprovechar los recursos del mar es el mismo que se emplea para protegerlo, aunque el saldo a favor no parezca económicamente alto y estén implícitos otros valores más elevados como la supervivencia de la humanidad. (Gómez, 2024, pág. 115)

La sostenibilidad se evidencia como la esencia de todas estas visiones; de tal modo que comprenderla es sustancial. Su mención inicial surge de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de las Naciones Unidas, conocida como la Comisión Brundtland[2], creada en 1983 por la Asamblea General de la ONU, la cual presentó, en 1987, el informe "Nuestro Futuro Común". En este informe, se definió uno de los hitos de la sostenibilidad sobre la cual, en la actualidad, se sigue construyendo el concepto y las acciones asociadas al conocido como "desarrollo sostenible".

Durante el cuadragésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General de la ONU, identificado como el Tema No. 83 e), y recogido en el documento A/42/427 del 4 de agosto de 1987, se conoció y aprobó el "Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo". En este documento, especialmente en el punto 3, numeral 3 se define, por primera vez, lo que es el desarrollo sostenible:

> Está en manos de la humanidad hacer que el ***desarrollo sea sostenible***, duradero, o sea, asegurar que satisfaga las necesidades del presente sin

2 Gro Harlem Brundtland, ex-primera ministra de Noruega, presidió la Comisión Brundtland de la ONU, que en 1987 publicó Nuestro Futuro Común, definiendo el desarrollo sostenible (WCED, 1987). Su aporte fue establecer un marco global que integra crecimiento económico, equidad social y conservación ambiental.

> comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias. El concepto de desarrollo duradera implica límites, no límites absolutos, sino limitaciones que imponen a los recursos del medio ambiente el estado actual de la tecnología y de la organización social y la capacidad de la biósfera de absorber los efectos de las actividades humanas. (WCED, 1987, pág. 23)

Los desafíos de la economía azul para el 2025

La Economía azul en su concepto y sus derivaciones, en los años anteriores ha evolucionado de la mano de un poderoso socio como lo es la tecnología. Los espacios de oportunidades han generado la prosperidad en el mundo, aunque, lamentablemente también han sido factores complejos que las sociedades han querido solucionar en años anteriores. Sin embargo, aquello no ha sido posible, tomando en cuenta las siguientes consideraciones que caracterizan desafíos para la Economía azul desde el 2025 hasta el 2030, con una necesaria evaluación anual de los mismos. A continuación, se detallan algunos de los desafíos que enfrentará la humanidad en el 2025 para adelante:

a. La sobreexplotación de recursos, caracterizada por el uso excesivo de recursos marinos es un problema grave, y en ese sentido, la Economía azul enfrenta desafíos ante el grave riesgo para la biodiversidad y la sostenibilidad de los ecosistemas. Es así que la competencia por la supervivencia y el crecimiento poblacional global allana el camino a un riesgo de la sobreexplotación, y los actores políticos del 2025, por la complejidad geopolítica y oceanopolítica que tiene en estos momentos, deben prestarle atención a este grave problema[3].
b. La contaminación marina sigue siendo una amenaza constante, sobre todo con la incursión agresiva y masiva del micro y nanoplástico en los procesos naturales de los mares.
c. El cambio climático y sus impactos son y serán una constante que afectan profundamente a los océanos.
d. Las regulaciones globales, como una necesidad consciente de ordena-

3 La guerra de Ucrania; la posición de los Estados Unidos frente a la Unión Europea y la OTAN; la necesidad del fortalecimiento en el ámbito de la seguridad y la Defensa de los países europeos; la posición de Irán como proveedor de recursos a los terroristas de Hamás; los ataques y posicionamiento de Israel en la Franja de Gaza; los asedios de China a Taiwán; la tensión en el Mar Meridional de la China; la ambición de Rusia por lograr mayores espacios de poder a través del petróleo y gas; y la actual visión del presidente Trump, de los Estados Unidos y los cambios que está generando MAGA, *Make America Great Again*.

miento lógico y que, además, expresa la voluntad humana, a través de normativas efectivas y coordinadas a nivel global, que permitan mantener la salud de los mares y océanos

e. El crecimiento económico que deberá tener la visión primaria de balancear la economía con la sostenibilidad.

f. Los corto y largo plazos que se establecen en los procesos de sostenibilidad a la hora de gestionar en el ámbito de la Economía azul también definen las decisiones que se deben considerar, tanto para los beneficios inmediatos como los del futuro, a largo plazo.

g. La desigualdad global hoy en día se ha convertido en una cuestión compleja, toda vez que, tanto la geopolítica como la oceanopolítica, plantean líneas basadas o en el poder del dinero o en el poder de la tecnología, ambas inciden sobre varias de las perspectivas de la Economía azul, dejando ver que las diferencias entre países influirán en el acceso y manejo de recursos marinos.

h. Probablemente a la par del crecimiento de la influencia del crimen organizado transnacional marítimo (COTM) en los temas de la pesca, directamente sobre la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada (INDNR), el COTM invadía importantes áreas marinas con embarcaciones de todo tipo que transitan con drogas, desde los centros de distribución a los mercados en Europa, EE.UU. y Asia, generando una enorme riqueza a los cárteles, haciendo que países como Ecuador poco a poco escalen en importancia para estas organizaciones delictivas. Entonces, el crimen, infiltrado en el sector pesquero y a nivel global, se manifiesta categóricamente a lo largo de toda la cadena de valor de la pesca desde tierra, pasando por las zonas marino-costeras a los mares y el ciberespacio. Sus efectos son tan graves que afectan a poblaciones costeras y al mundo entero. Así lo ha expresado el *World Resources Institute:*

La delincuencia organizada en el sector pesquero puede adoptar diversas formas, como el tráfico de drogas y de personas, la documentación fraudulenta de las capturas, el blanqueo de capitales y la corrupción, delitos con graves consecuencias humanitarias. Estos delitos tienen fines de lucro y desvían los ingresos públicos hacia la economía sumergida, en detrimento de las comunidades costeras y de la consecución de objetivos clave de desarrollo sostenible como el hambre cero, la pobreza cero, la paz, la justicia y unas instituciones sólidas. Estos delitos también pueden

> poner en peligro directamente a quienes se ven explotados en su comisión (Witbooi & Wood, 2020).

La economía azul y el objetivo de desarrollo 14 (ODS-14)

Es difícil construir un concepto tan complejo como el modelo de la Economía azul si no se comprende un hecho simple, pero trascendental y potencialmente polémico. El centro de este concepto no gira exclusivamente en torno a un actor superlativo como lo es el ser humano. También involucra a un conjunto de actores que representan la vida misma del planeta, con especial énfasis en aquellos cuyo hábitat vital son los océanos y mares. Incluso trasciende al reconocimiento de que la vida, además, posee derechos inalienables. Es así como:

> La percepción de la convocatoria universal a los derechos humanos relieva la importancia de reconocer, sin duda alguna, que la dignidad intrínseca del hombre y la naturaleza materializan un conjunto de derechos igualmente importantes y que, sobre todo, son inalienables para todos los seres humanos y los seres vivos (Gómez, 2024, p. 30).

Dentro de esta lógica de construcción de la Economía azul siempre estará presente un conjunto de herramientas que fueron aprobadas y difundidas por la ONU en el 2015: La Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de las Naciones Unidas, las cuales se elaboraron "en más de dos años de consultas públicas, interacción con la sociedad civil y negociaciones entre los países" (ONU, 2015).

La Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de las Naciones Unidas fue aprobada mediante la Resolución A/RES/70/1 de la Asamblea General de la ONU, titulada "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible". Este instrumento fue adoptado de manera unánime por los 193 Estados miembros el 25 de septiembre de 2015, durante la Cumbre de Desarrollo Sostenible celebrada en Nueva York. La resolución establece los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas, entrando en vigor el 1 de enero de 2016, para guiar las acciones globales hasta 2030. Uno de estos objetivos, el ODS 14, se centra en el mar.

El Objetivo de Desarrollo Sostenible 14, ODS-14, de la Agenda 2030 de la ONU, titulado "Vida submarina" (ver Figura 5), se enfoca en la conservación y el uso sostenible de los océanos, mares y recursos marinos para el desarrollo

sostenible. Su visión aborda desafíos críticos como la contaminación marina, la sobrepesca, la acidificación de los océanos y la degradación de los ecosistemas costeros. Promueve una gestión equilibrada que garantice la salud de estos entornos y su capacidad para sostener la vida y las economías humanas. El ODS-14 destaca tres aspectos clave: la importancia del objetivo, los desafíos que presenta y las metas establecidas, todo con el concepto transversal de la sostenibilidad.

Figura 5

Descripción General del ODS-14



Nota. La Economía azul, desde la visión del ODS-14, no se apartará de estas líneas y de un concepto fundamental: la sostenibilidad. Figura generada a través de la herramienta Napkin AI.

Las metas del ODS-14

Este es uno de los factores estratégicos más complejos de comprender en la gestión sostenible del mar, especialmente cuando las instituciones creadas para este propósito no tienen claro el profundo vínculo con los intereses marítimos nacionales y las implicaciones para la construcción de la Economía azul. Este factor es tan crucial como los presupuestos que un Estado marítimo asig-

na a la gestión integral del mar, lo que eventualmente puede revelar si esos recursos fueron apropiados, efectivos y suficientes. En ese contexto, es necesario visualizar, con mucha claridad, cuatro aspectos fundamentales a considerar, para que el ODS-14 verdaderamente sea una realidad:

a. La institucionalidad;

b. El entendimiento de la gestión sostenible;

c. Su relación con los intereses marítimos nacionales, y

d. El conocimiento implicado en todas las etapas de dicha gestión.

Aquí es donde las referencias externas a la gestión interna de los Estados no solo se convierten en referencias valiosas, sino que, con un análisis adecuado, pueden transformarse en políticas, estrategias y planeaciones integrales.

¿Cuáles son las metas globalmente aceptadas como parte del ODS-14? Según la Resolución A/RES/70/1, el ODS 14 establece metas específicas, como la reducción significativa de la contaminación marina para 2025 (meta 14.1), la gestión sostenible de los ecosistemas marinos (meta 14.2) y el aumento de los beneficios económicos para los pequeños Estados insulares mediante el uso sostenible de recursos marinos (meta 14.7). Este objetivo reconoce el papel central de los océanos como reguladores del clima global y proveedores de servicios ecosistémicos esenciales, integrando una perspectiva de sostenibilidad que abarca dimensiones ambientales, sociales y económicas.

Gobernanza y cooperación

En términos de gobernanza, la meta 14.c, que aboga por aplicar el derecho internacional como la Convención del Derecho del Mar, se conecta con los marcos regulatorios de la Economía azul. Estos dependen de políticas tanto nacionales como internacionales para coordinar las actividades marítimas. La meta 14.6, que busca eliminar las subvenciones perjudiciales a la pesca, también resulta con los esfuerzos de la Economía azul por reorientar incentivos hacia prácticas sostenibles, como financiar energías renovables marinas en lugar de apoyar flotas pesqueras insostenibles.

Sin embargo, uno de los aspectos más complejos de entender es que la gobernanza de los mares implica procesos que no siempre se interpretan en su contexto real. Esto significa que la cooperación necesaria para abordar los problemas de mares, océanos y costas no siempre es efectiva. Por tanto, se re-

quiere un control constante para asegurar que los ODS se comprendan y se implementen de manera integral. Esto se complica cuando los Estados tienen diferentes perspectivas y suelen alinear sus acciones con sus intereses nacionales, los cuales, a su vez, no siempre coinciden.

> Uno de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) está dedicado al océano: el número 14, Vida submarina, busca conservar y utilizar de forma sostenible el océano, los mares y los recursos marinos. Establece siete metas para una economía oceánica sostenible para 2030. Hasta la fecha, el progreso hacia el logro de estos objetivos ha sido limitado. Se han logrado pequeñas mejoras en la sostenibilidad de la pesca y una expansión de las Áreas Marinas Protegidas (AMP), pero estas cubren solo alrededor del 7,5 % de los océanos. Se estima que se requiere una inversión adicional de entre 8.000 y 11.000 millones de dólares estadounidenses para lograr el objetivo de crear AMP que cubran el 30 % del océano para 2030 (LSE, 2024).

Las relaciones entre las metas del ODS-14 y la Economía azul

La relación entre las metas del ODS 14 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la ONU y la Economía azul se basa en su objetivo compartido de promover el uso sostenible de océanos, mares y costas, integrando aspectos económicos, sociales y ambientales. La Economía azul sirve como un modelo práctico para implementar y llevar a cabo las metas del ODS 14. En este contexto, se pueden identificar relaciones estratégicas, operativas, de gobernanza y de cooperación.

El ODS 14 establece objetivos y principios para la sostenibilidad marina, mientras que la Economía azul proporciona un marco operativo para convertir estos objetivos en acciones concretas, desde la innovación tecnológica hasta la creación de empleo y la protección ambiental. Esta sinergia permite que las metas del ODS 14 no solo sean aspiraciones globales, sino que también se convertirán en realidades prácticas mediante un modelo económico que equilibra el desarrollo y la conservación.

Relación estratégica

Estratégicamente, el ODS 14 y la Economía azul comparten la visión de utilizar los recursos marinos de manera sostenible para generar beneficios económicos y sociales, sin perjudicar la salud de los ecosistemas. Por ejemplo, la meta 14.7, que se centra en aumentar los beneficios económicos para pequeños Estados insulares y países menos adelantados mediante la pesca sostenible, acuicultura y turismo, está directamente alineada con la Economía azul, que también promueve sectores como la acuicultura y el turismo ecológico como motores de un crecimiento económico inclusivo.

De manera similar, la meta 14.4, que busca regular la pesca para evitar la sobreexplotación, resuena con la promoción de prácticas pesqueras responsables dentro de la Economía azul, que priorizan la rentabilidad a largo plazo sobre la extracción desmedida. Según la Comisión Europea (2021), una de las estrategias más importantes relacionadas con el mar es la biodiversidad marina, destacada en la meta 14.2. Esto refleja que la conservación de la biodiversidad y la restauración de los ecosistemas degradados no solo son imperativos ambientales, sino que también representan una oportunidad económica significativa. Por lo tanto:

> Según la Estrategia de Biodiversidad de la UE para 2030, la conservación de los ecosistemas marinos y la restauración de los degradados tienen beneficios económicos directos (…). La biodiversidad marina, en sí misma, no solo es un requisito previo para actividades económicas como la pesca, la biotecnología y el turismo, sino que su conservación también representa una oportunidad económica. (European Commission, 2021b, p. 25)

Relación operativa

Operativamente, la Economía azul ofrece herramientas, políticas y enfoques prácticos para lograr las metas del ODS 14. Por ejemplo, la meta 14.1, que busca reducir la contaminación marina para 2025, se beneficia de innovaciones tecnológicas de la Economía azul, como sistemas de gestión de residuos o tecnologías para limpiar plásticos. La meta 14.a, que se centra en aumentar la investigación y la transferencia tecnológica marina, se promueve a través de avances en energía undimotriz (energía obtenida a través del movimiento de

las olas) y el monitoreo satelital de ecosistemas, ambos impulsados por este modelo económico.

De manera similar, la meta 14.5, que busca conservar el 10% de las áreas marinas, se implementa con iniciativas de la Economía azul que integran áreas protegidas en los planos de desarrollo costero, logrando un equilibrio entre conservación y uso económico. La meta 14.b, que busca mejorar el acceso de los pescadores artesanales a recursos y mercados, es reforzada por programas de la Economía azul que fortalecen las cadenas de valor locales, como los mercados sostenibles para productos pesqueros.

La visión europea

La economía azul, definiéndose como todas aquellas actividades económicas que están directa o indirectamente relacionadas con los océanos, mares y costas, entre los que están los sectores, previamente mencionados como la pesca, la acuicultura, el turismo costero, la energía marina, el transporte marítimo, y la biotecnología marina, entre otros ha sido integrada sólidamente a la planificación estratégica de Europa. Se considera que cada uno de estos sectores tiene el potencial de contribuir sustancialmente con el crecimiento económico de la Unión Europea (UE), desde que eso sea posible de manea sostenible.

> La Economía azul *(Blue Economy)* es un concepto que se refiere al uso sostenible de los recursos oceánicos para el crecimiento económico, la mejora de los medios de vida y el empleo, y la salud del ecosistema marino. La UE, con sus vastas costas y mares, ha adoptado la Economía azul como un pilar fundamental para su desarrollo sostenible (IMBS, 2025).

Para la UE y, en general, para los países europeos, los océanos, mares y costas son espacios naturales complejos que caracterizan oportunidades que coadyuvan con el desarrollo humano y que, yendo más allá, representan todas las actividades que configuran ese desarrollo, en el que el concepto de economía juega un rol trascendente en la visión europeísta, porque representa el camino más idóneo a la consecución del "bien común", más aún cuando, luego de dos guerras mundiales, han aprendido el valor de la democracia, la libertad y el bienestar real de cada uno y sus colectivos.

No obstante, como todo modelo que caracteriza un sistema complejo, como es el caso del mar, existen amenazas que impactan sobre cada uno de sus com-

ponentes. Estas amenazas afectan tanto en el presente como lo harán en el futuro, para lo cual, el propio concepto de Economía azul deberá fortalecer su principal característica: ser realmente sostenible. De esta manera:

> No hay duda de que las actividades relacionadas con el mar constituyen uno de los motores básicos para el crecimiento económico de los países. Se ha estimado que el mar y los océanos serían la séptima potencia mundial en términos de riqueza generada. Sin embargo, dicho crecimiento posee unos costes, así como externalidades negativas que se traducen en perturbaciones de los ecosistemas marinos que amenazan el potencial económico de los océanos. En particular, el concepto de economía azul nace de introducir el valor estratégico de las actividades marinas en una economía circular inspirándose en las fuerzas regeneradoras de la naturaleza. (González Laxe et al., 2024, p. 71)

Los sectores de la Economía azul europea

En una necesidad de organizar la gestión de la Economía azul europea, se han considerado a los siguientes sectores como parte de la gestión estatal de la UE y con los que se han desarrollado varios procesos relacionados con su gestión administrativa, financiera, de proyectos y de gestión del conocimiento (investigación, ciencia y tecnología). Estos sectores han sido parte de los análisis que se realizan en el *The EU Blue Economy Report*. La Figura 6 compila estos sectores, los cuales son: 1) Recursos marinos vivos y no vivos; 2) Energías azules; 3) Actividades portuarias; 4) Construcción y reparación navales; 5) Transporte marítimo; y, 6) Turismo costero.

Figura 6

Sectores de la economía azul en la Unión Europea



Nota. Figura generada a través de la herramienta SmartArt de PowerPoint (Microsoft 365). Adaptado de Avada, 2018.

Haciendo las distinciones ya indicadas, ahora es muy importante comprender los ámbitos en los que se desenvuelve la Economía azul, porque desde esa perspectiva es factible entender las acciones que se deben emprender para que lo que se haga, sea exitoso, y atienda al principio de desarrollo sostenible. En ese sentido, la UE, desde el 2018 a través de los los informes anuales de la serie The EU Blue Economy Report, ha mantenido dos grupos de actividades, las cuales se detallan textualmente en la Tabla 1, se hace un ejercicio interesante al referenciar a las actividades de Ecuador.

Tabla 1

Relación del Grupo de Actividades de la UE con la Economía Azul Sostenible de Ecuador

N.º	Grupo de actividades	Referencia para Ecuador
1	De base marina, incluidas las actividades realizadas en el océano, el mar y las zonas costeras, como la pesca de captura y la acuicultura, la explotación de petróleo y gas en alta mar, la energía eólica marina, la energía oceánica, la desalinización, la navegación comercial y el transporte marítimo, y el turismo marino y costero (European Commission, 2024, p. 5). Hay que considerar que la economía azul sostenible de la UE, en vigencia a partir del 2021 se enfocan en 1) la sostenibilidad; 2) la descarbonización; y, 3) la innovación de los sectores como la acuicultura, la pesca, la energía azul, el transporte marítimo y el turismo costero.	La referencia parte desde el hecho de que en Ecuador hay una limitada institucionalidad de la gestión sostenible del mar, a cargo del Comité Interinstitucional del Mar y que le falta un cuerpo que soporte todos los procesos de coordinación y articulación. Luego, no están operativas las políticas oceánicas promulgadas en 2012. Existen varios cuerpos de leyes que tienen que ver, directa o indirectamente con la gestión sostenible del mar; sin embargo, no existe un proceso de coordinación nacional que realmente sea efectivo y oportuno.

		Entonces, partiendo de las limitaciones antes anotadas, es necesario analizar los enfoques, tanto de la UE, como el de Ecuador y, así mismo, para crear la primera línea base realmente útil, analizar las políticas europeas para mejorar las políticas oceánicas o marítimas de Ecuador. Ecuador posee, aproximadamente, 2.237 km de línea de costa (PNUMA, 2025; FAO, 2025) y es uno de los 17 países más megadiversos del mundo, ocupando, según criterios, 8vo o el 9no puesto (Ayers Butler, 2016; Youtopia, 2022) en los que se destaca sus ecosistemas y biodiversidad marinos. Pese a esa riqueza, hoy confronta las consecuencias de la pesca INDNR, la contaminación por plásticos, los efectos negativos del cambio climático y, sobre todo, de una visión de ordenamiento espacial marino costero y de una apropiada diversificación económica marina.
2	Actividades relacionadas con el mar que utilizan productos o producen productos y servicios para el océano y las actividades marinas; por ejemplo, el procesamiento de mariscos, la biotecnología marina, la construcción y reparación naval, las actividades portuarias, las comunicaciones	Ecuador tomando la referencia de la economía azul sostenible de la UE, puede identificar que es necesario avanzar en rubros importantes como la innovación en biotecnología azul, investigación e implementación en energías azules, mejorar los sistemas digitalizados para la gestión portuaria

marítimas, los equipos marítimos, los seguros y la vigilancia marítimos. (European Commission, 2024, p. 5)	y, además, dar más énfasis a la construcción naval, recortando las brechas con relación a los procesos ecológicos de última generación, lo que, en breve, se constituirán en procesos obligatorios. Un capítulo aparte representa la seguridad marítima como elemento dinamizador de la economía azul sostenible

Nota. La economía azul sostenible de la UE es una de las mejores referencias sobre las cuales Ecuador puede tener una línea base que le permita abordar los diferentes espacios de gestión con celeridad, efectividad y oportunidad. La tabla es de propia autoría, sobre la base de información textual de la UE y los comentarios para la referencia con Ecuador, se han fundamentado en experiencia y observación propias.

La Economía azul y la Economía azul sostenible

De todo lo que hasta aquí se ha tratado sobre la Economía azul, entendiendo los elementos que la componen y, sobre todo, comprendiendo la complejidad e interrelaciones que existen entre los sectores productivos, conservacionistas, políticos y económicos, ahora es necesario evaluar un cambio que ocurrió en la visión clásica de la economía azul aplicada en Europa por una nueva evolución del concepto, desde la perspectiva del desarrollo sostenible.

La evolución de la Economía azul Sostenible (EAS) es la base sobre la cual es necesario sustentar el desarrollo marítimo de Ecuador en su transición en la estructuración de su EAS_{Ecu}[4]. Bajo la consideración de que el desarrollo sostenible es un eje sustancial y para llegar a tener una Economía azul, es fundamental considerarle e innovar en aquellos aspectos en los que sea necesario encontrar un equilibrio lógico al desarrollo marítimo del país, consecuentemente, el conocimiento, en todos los niveles, es el camino.

4 Se hace una referencia del EAS europeo ajustado a Ecuador, considerando su propia idiosincrasia, situaciones y circunstancias, así como relacionada directamente con su visión oceanopolítica, el Mar Equinoccial.

Esta realidad fue asumida por la Unión Europea, cuando 2021, mediante la publicación de la Comisión Europea *"A new approach for a sustainable blue economy in the EU: Transforming the EU's Blue Economy for a Sustainable Future"* o "Un nuevo enfoque para una economía azul sostenible en la UE: Transformando la Economía azul de la UE para un Futuro Sostenible", el primer asunto relevante y consciente de la realidad que se vive en estos tiempos es que aquello se sustentará en "Respaldar las políticas con evidencia científica. Movilizamos personas y recursos para crear, seleccionar, dar sentido y utilizar el conocimiento para informar la formulación de políticas en toda Europa" (European Commission, 2021a).

Energías del mar o azules, un concepto integral

Con estas características, se puede ensayar un concepto para las energías azules u oceánicas. Es un tipo de energía que se produce sosteniblemente en los mares y océanos, que es renovable, utiliza las características dinámicas, físicas y químicas del mar, no afecta a las poblaciones costeras, ni a los ecosistemas, ni a la biodiversidad marina, y que, además, son rentables y permiten el desarrollo de la ciencia y la tecnología para garantizar la mejora continua, con innovación permanente, minimizando el impacto de la presencia del hombre para la extracción de dichas energías y que siempre crea capacidades de adaptación y resiliencia para todos los sistemas afines. En la Tabla 2 se detallan las características de cada tipo de energías marinas o azules disponibles al momento.

Tabla 2

Tipos de Energías Marinas o Azules

N.º	Tipo de energía azul	Características principales y referencias
1.	Energía de las mareas o Energía mareomotriz	1. Utiliza el movimiento natural y periódico de las mareas, causado por la atracción gravitacional del sol y la luna para generar electricidad. 2. Producida mediante tecnologías de amplitud mareal que utilizan una presa (una

1.	Energía de las mareas o Energía mareomotriz	represa u otra barrera) para recolectar energía entre la marea alta y la marea baja; tecnologías de corrientes de marea o de corrientes de marea; o aplicaciones híbridas (IRENA, 2024). 3. En la actualidad se tiene una subclasificación para este tipo de energía: a) Mareomotriz de corriente: Aprovecha el flujo de agua en canales o estrechos mediante turbinas sumergidas. b) Mareomotriz de presa: Usa barreras o presas para capturar el agua durante la marea alta y liberarla a través de turbinas.
2.	Energía de las olas o Energía undimotriz	1. Los convertidores capturan la energía de las olas del océano y la utilizan para generar electricidad. 2. Entre los convertidores se incluyen columnas de agua oscilantes que atrapan bolsas de aire para impulsar una turbina; convertidores de cuerpo oscilante que aprovechan el movimiento de las olas; y convertidores de rebose que aprovechan las diferencias de altura (IRENA, 2024).
3.	Energía maremotérmica Energía OTEC (en referencia a su nombre en inglés *Ocean Thermal Energy Conversion*)	Aprovecha las diferencias de temperatura o los gradientes térmicos entre las aguas superficiales y las profundas de los mares y océanos. (EIA, 2023)

4.	Energía osmótica o Energía por gradiente salino	1. Se obtiene por las diferentes concentraciones de sal, como ocurre cuando un río desemboca en el océano. 2. Los proyectos de demostración utilizan la ósmosis retardada por presión, en la que el agua dulce fluye a través de una membrana para aumentar la presión en un tanque de agua salada; y la electrodiálisis inversa, en la que los iones de sal pasan alternadamente por tanques de agua salada y dulce. (IRENA, 2024)
5.	Energía de las corrientes marinas	1. Consiste en el aprovechamiento de la energía cinética contenida en las corrientes marinas. 2. El proceso de captación se basa en convertidores de energía cinética similares a los aerogeneradores empleando en este caso instalaciones submarinas. (IDAE, 2025).
6.	Energía eólica marina	La generación de energía eólica no es exclusiva de los océanos, no obstante, su aplicación en las superficies marinas y aprovechando la fuerza de los vientos marinos han dado excelentes resultados, a través de los parques eólicos que son "megaestructuras asentadas sobre el lecho marino que proporcionan energía limpia y renovable" (Llanso, 2023)
7.	Energía geotérmica marina *La forma más compleja, cara y que está en desarrollo actual*	"La investigación realizada por científicos de CGG indica fuertemente la existencia de vastos recursos geotérmicos sin explotar a lo largo de los centros de expansión del suelo oceánico magmáticamente activos y los sistemas de rift inundados adyacentes que ocurren en todos los océanos principales del mundo" (MasScience, 2024).

La EAS y los intereses marítimos nacionales de Ecuador

En la actualidad no hay literatura especializada o, por lo menos, no la suficiente como para que el concepto de Economía azul sostenible haya creado a su alrededor la suficiente base conceptual como para diferenciar entre los beneficios económicos que se obtienen del uso del mar, sin una base de desarrollo sostenible. Este asunto es un factor diferenciador con lo que se hace en la UE, porque de por medio, primero hay una manifestación de principios y valores que apuntan a crear procesos sostenibles, establecer líneas resilientes y preparar capacidades de adaptación, y todo ello anclado a un concepto que parte desde el nivel político hasta los actores ejecutantes, a través de leyes, estrategias, planes y procesos de socialización que se realizan para entender lo que se está haciendo y por qué es necesario, y para evidenciar con toda la claridad del caso cuáles son los objetivos nacionales que se alcanzan, dentro de la consecución del "bien común".

¿Por qué es tan crítico el hecho de obtener un beneficio económico del mar, sin un principio de desarrollo sostenible, de aquel que se hace con ese principio de sostenibilidad? Porque lo último implica, en primer lugar, una madurez sobre la importancia de la sostenibilidad en función de dejar a las futuras generaciones los mismos beneficios que las generaciones actuales han tenido y que caracterizan los intereses nacionales que construyen a la nación marítima nacional. En segundo lugar, la incertidumbre de cómo se puede aspirar a lograr lo indicado, si no se entiende cuáles son esos intereses nacionales y menos aún cuáles son los intereses nacionales en el mar (los intereses marítimos).

La reflexión, sin embargo, también asume un contexto construido por la Armada del Ecuador para la nación ecuatoriana. En este contexto, se han caracterizado los intereses marítimos nacionales. Hace más de una década, esta caracterización estuvo sustentada en una visión oceanopolítica: el "Mar Equinoccial". En dicho marco, es posible delinear un primer concepto ecuatoriano de una EAS, al menos como una propuesta, que bien puede expresarse en los siguientes términos:

La EAS-Ecu expresa la necesidad de construir el desarrollo sostenible para las actividades económicas inherentes con el uso racional de los recursos marinos, vivos y no vivos, que también considera la necesidad de conservar y recuperar el medio marino. Además, lo importante es que garantice el bien común en los ámbitos que sean necesarios, para que el desarrollo de las comunidades

costeras y de las demás regiones ecuatorianas tengan prosperidad, felicidad, realización, empleo, salud y una identidad marítima que asocie al mar con todo lo que es sustantivo para la existencia de Ecuador como Estado marítimo.

Intereses marítimos como EAS de Ecuador

La identificación de los intereses marítimos que pueden ser caracterizados como la EAS-Ecu, con referencia a la EAS-UE, es una tarea que se ha llevado a cabo con alguna dificultad, por los paralelismos y disimilitudes que existen entre Ecuador y la UE. Sin embargo, es posible identificar los siguientes:

1. Energías azules u oceánicas
2. Pesca sostenible
3. Acuicultura responsable
4. Turismo costero y oceánico
5. Comercio y transporte
6. Gestión para la conservación de los servicios ecosistémicos
7. Investigación oceánica
8. Gestión de control de la contaminación marina

La EAS en las islas Galápagos

La especial situación que tienen las islas Galápagos en cuanto a observar permanentemente los factores de desarrollo sostenible (adaptación y resiliencia) para cada una de las actividades que realizan en las islas, ha motivado a interesantes iniciativas en la región insular. Una de ellas es el *Plan Estratégico para el Desarrollo de la Economía azul*, cuyo lanzamiento se produjo el 10 de diciembre de 2024, en la isla Santa Cruz, organizado en el *Inspiration Complex*, en donde el Consejo de Gobierno del Régimen Especial para Galápagos (CGREG) presentó oficialmente el:

> Plan Estratégico para el desarrollo de la Economía azul (PEEAG-2025-2040). Este documento busca posicionar a las islas Galápagos como un modelo de desarrollo económico sostenible que garantice beneficios sociales, económicos y ambientales para la comunidad local, al mismo tiempo que

protege la riqueza natural de este archipiélago (Grupo Banco Mundial, 2024).

Este plan estratégico reúne algunas características que lo hacen potente, puesto que fue creado con la participación de un importante grupo de actores que representaron varios sectores de las islas Galápagos, alineándose a las políticas regionales del CGREG y los planes de manejo de la Dirección del Parque Nacional Galápagos (DPNG). El Plan se sustenta en cinco ejes estratégicos (ver Figura 7): 1) la sostenibilidad de la pesca artesanal, 2) el turismo azul, 3) la logística marítima, 4) la protección de la biodiversidad y 5) la mejora de los servicios básicos (condiciones habilitantes, como la gestión de aguas y residuos). El enfoque del Plan tiene, a su vez, factores sustantivos de la EAS, basados en la adaptación, la resiliencia climática, el uso efectivo de los recursos y la participación de la población local en la gestión sostenible de sus recursos marinos (vivos y no vivos) (Grupo Banco Mundial, 2024).

Figura 7

Los Cinco Ejes Estratégicos del PEEAG-2025-2040



Nota. La política regional del CGREG y los planes de manejo de la DPNG, generan una estrategia para las islas Galápagos, en el contexto de la Economía azul Sostenible, con cinco ejes estratégicos sustanciales. Figura generada a través de la herramienta SmartArt de Microsoft 365 con información de Grupo Banco Mundial (2024)

Estos cinco ejes estratégicos son estructurados sobre la base de un diagnóstico inicial y se proyectan hasta el 2040, a través de un conjunto de actividades caracterizadas por el desarrollo sostenible, procesos de adaptación, resiliencia climática, el uso efectivo de los recursos marinos y la participación ciudadana. Estos aspectos sustanciales se pueden encontrar en la Tabla 3, en donde se reflejan el diagnóstico y las metas, de una forma sencilla.

Tabla 3

Los Cinco Ejes Estratégicos del PEEAG 2025-2040

N.º	Eje	Situación actual	Situación deseada
1	Fortalecer los servicios básicos.	12% de las viviendas de las islas Galápagos están conectadas a un sistema de tratamiento de aguas residuales.	100% de las viviendas de las islas Galápagos conectadas bajo un enfoque de sostenibilidad y economía circular.
2	Mejorar la sostenibilidad de la pesca artesanal.	50% de los productos pesqueros capturados en las islas que provienen de la pesca artesanal responsable.	Incrementar al 80 % la proporción de productos provenientes de la pesca artesanal responsable.
3	Promover el turismo azul y las actividades recreativas.	La presión turística se concentra en la isla Santa Cruz y San Cristóbal en más del 85%.	Generar alternativas turísticas en otras islas y reducir la presión turística a 50%.
4	Mejorar la eficacia del transporte marítimo.	No se cuenta con mecanismos de control del transporte marítimo para mercancías, ni pasajeros en las islas Galápagos.	Contar con una herramienta innovadora de gobernanza logístico-portuaria para el transporte de mercancías y pasajeros en las islas Galápagos.

5	Reforzar la custodia y la protección de la biodiversidad.	El 40% de la presión sobre los ecosistemas marinos y costeros en los últimos años se debe a las actividades extractivas y recreativas.	Con nuevas tecnologías y herramientas innovadoras, fortalecer los sistemas de control y vigilancia de las áreas marinas protegidas para reducir esta presión al 20%.

Nota. La ejecución del PEEAG estará a cargo del CGREG y la DPNG, quienes llevaran a cabo procesos de coordinación interinstitucional y con actores que directa e indirectamente están involucrados en las actividades del PEEAG, a corto (2025-2030), mediano (2030-2035) y largo (2035-2040) plazos. Adaptada del Grupo Banco Mundial (2024).

Este Plan Estratégico es uno de los mejores procesos de cooperación en el que la coordinación interinstitucional juega un rol trascendente, lo que implica que tanto los actores involucrados directa o indirectamente, como las instituciones ejecutoras, primero cimentan la calidad de su esfuerzo en el conocimiento, una clara visión sobre la EAS y en una madura conciencia marítima para alcanzar los objetivos propuestos para las islas Galápagos, como así lo expresa Issam Abousleiman, Director del Banco Mundial para Bolivia, Chile, Ecuador y Perú.

> Este plan posiciona la economía azul como un pilar central para equilibrar la conservación ambiental con el crecimiento económico, garantizando que los recursos naturales de las Galápagos sean manejados de manera sostenible (Grupo Banco Mundial, 2024).

En esa visión de la economía azul sostenible para las islas Galápagos se plasman principios fundamentales como la sostenibilidad, inclusión, resiliencia, implícitamente la adaptación y el criterio de la lógica de la EAS de que lo económico es importante, pero no lo es tanto como la obligación de conservar los ecosistemas y la biodiversidad, para mejorar la calidad de vida de la población; un tema relevante sobre el cual se pronunció Jimmy Bolaños, Ministro Presidente del CGREG:

> La sostenibilidad, la inclusión y la resiliencia son los ejes que guían este plan, buscando no solo el desarrollo económico, sino también la conser-

vación de los ecosistemas y, por ende, la mejora de la calidad de vida de las comunidades locales (Grupo Banco Mundial, 2024).

Energías marinas o azules en Ecuador

Extracción de gas en el Golfo de Guayaquil

La extracción de gas, en Ecuador, se realiza en el campo Amistad, ubicado a 60 kilómetros de Machala, en el Golfo de Guayaquil. Para finales de 2023, el campo Amistad era y es la única operación costa fuera de la estatal PETROECUADOR, con una infraestructura que cuenta con "20 pozos: 17 perforados y tres productores" (EP PETROECUADOR, 2023). Entre enero y noviembre de 2023, Campo Amistad registró una producción acumulada de 7 053,1 millones de pies cúbicos de gas natural (EP Petroecuador, 2023). Sin embargo, los resultados no son suficientes, ya que desde el 2022 que se ha intentado realizar una licitación para que pase a manos privadas con el fin de que desde una producción total de 25 millones de pies cúbicos se logre incrementar la producción de gas a "una mayor generación de energía eléctrica, lo que beneficiaría a distintas industrias de El Oro, pues la Central Termoeléctrica Termogas Machala podría incrementar su potencia instalada de 252 megavatios (MW) a 410 o 429 MW." (SWI, 2022). Esta situación no se ha llegado a concretar y en noviembre de 2024, el viceministro de energía, Guillermo Ferreira realizó una nueva invitación para interesar a grandes empresas extranjeras que pudieran hacer esta tarea, a través de esta nueva licitación. Es así como:

> Fueron enviadas las invitaciones a empresas internacionales, como la estadounidense ExxonMobil, la empresa estatal de Azerbaiyán, Socar (por sus siglas en inglés), el grupo chino Sinopec, la francesa Total Energy y la británica Shell, en un proceso que privilegiará la participación de empresas estatales. (Primicias, 2024)

Esta forma de generar energía eléctrica, que es beneficiosa para el país, no corresponde a una EAS porque no es renovable, no es sostenible y el riesgo de impacto ambiental es potencial por su ubicación crítica en el Golfo de Guayaquil. Entonces, si bien es una actividad económica que aprovecha las capacidades naturales del océano y sería parte de la simple Economía azul, su producción y concepto no se ajusta al requerimiento base que se había visualizado para Ecuador, desde la perspectiva de EAS_{Ecu}.

La realidad sobre las energías marinas en Ecuador

Ecuador, con sus 2,237 km de costa y los grandes espacios marítimos en los que están las islas Galápagos, tiene un escenario extraordinario para aprovechar a las olas, mareas, corrientes, vientos marinos y hasta la energía osmótica o geotermal. Sin embargo, la realidad es que Ecuador se ha rezagado comparado con otros países y tiene dependencias gigantes con la hidroelectricidad, que mandaba en la matriz energética ecuatoriana con un 79% de la generación eléctrica en 2021, según datos de la EIA (2023), y que actualmente estaría en el 70 %, con un 30 % restante de combustibles fósiles y gas (Low-Carbon Power, s.f.). Las energías marinas están en tesis y propuestas de proyectos muy discretos, y no hay proyectos grandes en marcha que propugnen el desarrollo de las energías azules.

El foco del país ha estado en hidroeléctricas como Coca Codo Sinclair (1 500 MW), y aunque se habla de diversificar con solar y eólica (como los 200 MW de El Aromo o los 165 MW de Villonaco II y III), las energías marinas no han entrado al radar serio del gobierno ni de CELEC. Hay un potencial técnico enorme: las corrientes del Pacífico y las mareas en el Golfo de Guayaquil podrían generar electricidad, pero faltan estudios específicos y voluntad política para invertir en ello. La Movilidad Eléctrica y las reformas a la Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica (LOSPEE) dan un guiño a las renovables, pero no mencionan explícitamente lo marino.

Factores sustanciales de la economía azul en Ecuador

Pesca sostenible

La pesca es un pilar fundamental de la economía marítima ecuatoriana. Ecuador es conocido por su industria atunera, siendo uno de los principales exportadores mundiales de atún. La economía azul promueve prácticas pesqueras sostenibles que eviten la sobreexplotación, protejan la biodiversidad marina y garanticen la seguridad alimentaria.

Ecuador es un gran exportador de atún, aportando significativamente a su economía marítima. Según el Banco Central del Ecuador (BCE), en 2023 las exportaciones pesqueras totales (incluyendo atún) alcanzaron USD 1 756 millones en el primer trimestre, representando cerca del 38% de las exportaciones

no petroleras no mineras (Banco Central del Ecuador, 2024). Esto refleja cómo la pesca sostenible no solo llena los platos, sino también las arcas del país, aunque la sobreexplotación sigue siendo un riesgo que la economía azul debe frenar.

Turismo costero y marino

Las zonas costeras, especialmente las Galápagos, son un motor económico gracias al turismo. La economía azul busca fomentar un turismo ecológico que respete los ecosistemas únicos del país, como los manglares, playas y reservas marinas, generando ingresos sin comprometer la integridad ambiental.

El turismo en las zonas costeras, especialmente en las islas Galápagos, es un motor económico de gran relevancia. El ministerio de turismo reportó que "en 2022 el turismo generó un ingreso de divisas para el país de 1.802,8 millones de dólares, además de alcanzar ventas por 5.373,9 millones de dólares" (Ministerio de Turismo del Ecuador, 2023). La economía azul empuja un ecoturismo que cuida esos manglares y playas, dándole al país ingresos sin vender su alma ambiental.

Conservación de la biodiversidad

La visión oceanopolítica del "mar equinoccial" destaca la riqueza ecológica del Pacífico ecuatorial. La economía azul prioriza la protección de especies emblemáticas (como tortugas marinas, tiburones y aves endémicas) y hábitats críticos, lo que también tiene un valor económico indirecto al sustentar industrias como el ecoturismo y la investigación científica.

La biodiversidad marina ecuatoriana, con tortugas y tiburones como estrellas, no tiene precio directo, pero su impacto económico es real. El BCE estima que las actividades relacionadas con la conservación (ecoturismo e investigación) contribuyeron con un 0.5% al PIB en 2023, unos USD 600 millones, según el informe de cuentas nacionales (Banco Central del Ecuador, 2024). Proteger el "Mar Equinoccial" no solo salva especies, sino que también soporta industrias que dependen de esa riqueza natural.

Acuicultura responsable

El cultivo de especies marinas es una actividad económica clave en Ecuador, que lidera la exportación de camarón en América Latina. La economía azul impulsa una acuicultura sostenible que minimice el impacto ambiental y optimice el uso de recursos. El camarón es el más preponderante factor de la acuicultura ecuatoriana. En 2023, las exportaciones de camarón sumaron USD 6 500 millones, un 32% del total de exportaciones no petroleras, según el BCE (Banco Central del Ecuador, 2024). La economía azul promueve una acuicultura sostenible que preserve los ecosistemas, y las cifras evidencian que el camarón no solo prospera en el agua, sino que también genera rentabilidad económica.

Comercio y transporte marítimo

Los puertos ecuatorianos, como Guayaquil y Manta, son esenciales para el comercio internacional. La economía azul abarca la modernización de la infraestructura portuaria y el desarrollo de rutas marítimas eficientes, alineadas con estándares ambientales para reducir la huella de carbono. Estos puertos son la columna vertebral del comercio marítimo. El BCE reporta que en 2019 la inversión total en infraestructura (incluyendo puertos) fue de USD 26 908 millones, y en 2022 el Terminal de Contenedores de Guayaquil movió 13 millones de TEUs, generando USD 354 millones para el Estado (Banco Central del Ecuador, 2021; Cámara Marítima del Ecuador, 2023). La economía azul moderniza estas arterias marítimas, cortando carbono y abriendo caminos al mundo.

Gestión de recursos y gobernanza marítima

La economía azul requiere políticas sólidas para la delimitación de zonas marítimas, el combate a la pesca ilegal y la cooperación internacional, especialmente en el marco del mar equinoccial, que posiciona a Ecuador como un actor clave en el Pacífico. La gobernanza marítima en términos del combate a la pesca ilegal exige inversión. El Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (MPCEIP) destinó USD 50 millones en 2024 para fortalecer la delimitación de zonas marítimas y cooperación en el Pacífico, según

su informe anual (MPCEIP, 2024). Es un gasto que no se ve en el bolsillo, pero que asegura que el mar equinoccial siga siendo parte del Estado ecuatoriano.

¿Cuánto le falta a Ecuador para estar en la economía azul?

Ecuador tiene un extraordinario potencial para la economía azul sostenible: 2,237 km de costa, Galápagos como joya ecológica, y un mar equinoccial que tiene los recursos marinos vivos y no vivos suficientes para su población y de los cuales se puede aprovechar de una manera sostenible, si se manejan bien. Ya hay pilares fuertes: la pesca, USD 1 641 millones en exportaciones pesqueras en 2023, según la Corporación Financiera Nacional (2024), el camarón, con USD 7 205 millones en 2023, 32.5% de las exportaciones no petroleras (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2024), y el turismo con 1 987 millones de ingresos (Banco Central del Ecuador, 2024). Pero ¿cuánto falta para que esto sea sostenible y no solo un negocio que exige al mar más allá de su capacidad de recuperación?

Desde el sector político, la visión es extremadamente limitada, por no decir nula. Hay intenciones, como el Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025 que menciona la protección de ecosistemas marinos y la Ley Orgánica para el Desarrollo de la Acuicultura y Pesca, pero no hay una estrategia clara para energías marinas o una economía azul integral. El gobierno colocó USD 50 millones en 2024 para gobernanza marítima (según el MPCEIP), pero eso es apenas una mínima visión al mar, comparado con los USD 3 700 millones anuales que el Banco Mundial dice que se necesita hasta 2050 para adaptación y mitigación climática. Los políticos han dejado una herencia de estatismo que frenó la innovación privada, y en la actualidad es necesario hacer un giro promercado, de una manera técnica e integral; pero la inseguridad y la crisis fiscal (déficit de 1.7% del PIB en 2022) desvían el foco. Se necesita visión a largo plazo y menos discursos vacíos.

En el ámbito técnico se vive una etapa muy elemental. Desde la Academia no ha sido posible generar verdaderos proyectos de múltiple interés, bajo los procesos de I+D+i+p+ix (I = Investigación, D = Desarrollo, i = Innovación, p = Propiedad intelectual, ix = Innovación abierta o extendida.), lo que frena la verdadera investigación que impulse el desarrollo sostenible y, en ese contexto, no hay investigación seria sobre energías marinas (olas, mareas, osmótica) ni capacidad instalada.

El INOCAR y otras instituciones afines a la investigación marina sostenible tienen algo de infraestructura científica, pero no hay fondos ni planes para escalar, y los gobiernos no terminan de despegar en el concepto y la acción ejecutiva. Se puede comparar la actual situación de la investigación de Ecuador con países como Escocia, que ya genera 300 MW con turbinas mareales. Se necesita un salto técnico extraordinario para poder ver el futuro: formación, tecnología transferida y pilotos que demuestren que el mar puede dar energía sin destrozarlo.

El sector empresarial tiene destellos de esperanza, pero no es suficiente. Las exportaciones de camarón y atún son abundantes y cuantiosas, y algunas empresas (como Nirsa o Negocios Industriales Real) empiezan a hablar de sostenibilidad, pero la mayoría sigue en modo extracción pura, sin reinvertir en prácticas azules. La Asociación de Bancos Privados (ASOBANCA) lanzó un Protocolo de Finanzas Sostenibles en 2023, y hay bonos verdes por USD 1 000 millones emitidos hasta agosto de 2023, pero falta masividad. Las PYMES, que son el 90% del tejido empresarial, no tienen ni el capital ni el incentivo para subirse al tren azul.

Los GADs (en municipios y provincias) están desconectados del tema. Guayaquil y Manta podrían liderar con sus puertos, pero sus planes de desarrollo territorial (PDOT) rara vez mencionan economía azul más allá de turismo básico. Falta coordinación con el gobierno central y recursos para que los GADs sean actores reales, no solo espectadores. Imaginar si Manta invirtiera en un puerto carbono-neutral o Galápagos en energía mareal: sería un "game-changer", pero no hay visión ni recursos económicos.

Las autoridades en todos los niveles (DIGEIM, DIRNEA, MAATE) tienen buenas intenciones, como el cambio de deuda por naturaleza de 2023 para las islas Galápagos, pero les falta la articulación necesaria. La Armada del Ecuador y el Ministerio de Producción invierten en combatir la pesca ilegal (USD 50 millones en 2024), pero no hay una política unificada que coordine y articule pesca, turismo, conservación y energía en un solo paquete azul y en la problemática interdependiente y neuronal que implica; más aún cuando el crimen organizado transnacional marítimo ha extendido su influencia a casi todos los procesos de extracción, producción y distribución en los mercados. La burocracia y la corrupción (Ecuador está en la mitad baja del Índice de Percepción de Corrupción de Transparencia Internacional) son como anclas que hunden al país.

¿Cuánto falta? Diríamos que se está al 30% del camino; se tienen recursos naturales y algunos avances (pesca, acuicultura, turismo), pero falta un 70% en visión política clara, capacidad técnica, compromiso empresarial masivo y acción coordinada de los GADs y autoridades. El país podría estar ya involucrado en la Economía azul sostenible en 10 o 15 años si se alinean varios factores sustanciales: una Estrategia Marítima Nacional con presupuesto real (podrían ser unos USD 500 millones anuales), alianzas público-privadas para tecnología, y un empujón cultural para que el mar no sea solo una realidad de diversión, sino un punto de construcción del Estado marítimo que somos.

Conclusiones

a. La economía azul y el desarrollo sostenible son complementarios en la gestión de los intereses marítimos: la primera ofrece oportunidades económicas, mientras que el segundo asegura que estas sean duraderas y responsables.

b. La visión oceanopolítica debe priorizar una gobernanza integrada, basada en la ciencia, la cooperación internacional y la justicia social, para que los océanos sigan siendo un pilar de desarrollo sin sacrificar su equilibrio ecológico.

c. La economía azul trasciende una mera explotación de recursos marinos al incorporar principios implícitos que aseguran su sostenibilidad y relevancia a largo plazo. Estos elementos reflejan un enfoque holístico que combina ciencia, ética y estrategia, y son fundamentales para su implementación efectiva en contextos nacionales y globales.

d. Ecuador es un país marítimo por naturaleza, con un 82% de territorio marítimo, Ecuador tiene un potencial significativo para la economía azul, pero le falta aprovecharlo con sostenibilidad y visión a largo plazo.

e. La economía azul es más que explotación, no se trata solo de sacar recursos del mar, sino de equilibrar crecimiento, empleo y conservación, pensando en las futuras generaciones.

f. La pesca y el cultivo de camarón son pilares de la economía azul con riesgos; la pesca (USD 1 756 millones) y el camarón (USD 6 500 millones) sostienen la economía, pero la sobreexplotación amenaza su futuro sin prácticas sostenibles.

g. El turismo azul, es un motor subutilizado; sin embargo, en las islas Galápagos y la costa generan USD 1 m200 millones al PIB, pero el ecoturismo necesita más apoyo para no dañar ecosistemas únicos.

h. Las energías marinas o azules representan un desafío presente, aunque aún lejano. A pesar del potencial de olas y mareas, Ecuador sigue atado a hidroeléctricas (79% de la matriz energética), sin inversión seria en energías azules.

i. Falta una visión oceanopolítica clara respecto al desarrollo de la economía azul en Ecuador, a pesar de que hay intenciones de aplicarla, como el Plan 2021-2025. Sin embargo, sin estrategia ni presupuesto (solo USD 50 millones en 2024), la economía azul no puede despegar.

j. El sector técnico para el desarrollo de las capacidades inherentes a la economía azul es incipiente; ya que, sin investigación ni tecnología transferida, como en Escocia (300 MW mareales), Ecuador no puede competir en innovación marina.

k. Las empresas y los GADs están desconectados, debido a que los grandes exportadores avanzan tímidamente en sostenibilidad, pero las PYMES y municipios carecen de recursos y coordinación para sumarse, y, más aún, no hay liderazgos capaces de empujar los factores necesarios para desarrollar una línea base para la implementación de la economía azul en Ecuador.

l. La administración de las islas Galápagos es un modelo que seguir, sólo tomando en cuenta el Plan Estratégico 2025-2040 (pesca, turismo, biodiversidad), en donde se evidencia cómo la economía azul puede funcionar con voluntad y comunidad.

m. Es necesario reflexionar que aún falta un 70% del camino, en el cual apenas se ha logrado un 30% que sintetiza la gestión en recursos marinos vivos y algunos pocos logros en ecoturismo; entendiendo que Ecuador necesita USD 500 millones anuales y alianzas para ser un líder azul dentro de 10 o 15 años.

Referencias

Avada. (2018). *A economia azul é descrita como todas as atividades económicas relacionadas com o oceano e as áreas costeiras.* Recuperado de https://marmadeira.madeira.gov.pt/economia-azul/

Banco Central del Ecuador. (2024). Informe de resultados de balanza de pagos: Cuarto trimestre de 2023 y cierre anual. Recuperado de https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorExterno/BalanzaPagos/informes/ResultBP_042023.pdf

Corporación Financiera Nacional. (2024). Ficha sectorial: Pesca y acuicultura. Diciembre 2024. Recuperado de https://www.cfn.fin.ec/wp-content/uploads/2024/12/Ficha-Sectorial-Pesca.pdf

EP Petroecuador. (2023, diciembre 19). Campo Amistad incrementará su producción de gas natural en 4´000.000 de pies cúbicos diarios. Recuperado de https://www.eppetroecuador.ec/?p=20504

European Commission. (2021a). Communication: A new approach for a sustainable blue economy in the EU transforming the EU's blue economy. Recuperado de https://knowledge4policy.ec.europa.eu/publication/communication-new-approach-sustainable-blue-economy-eu-transforming-eus-blue-economy_en

European Commission. (2021b). *The EU Blue Economy Report 2021*. European Commission.

European Commission. (2024). *The EU Blue Economy Report 2024*. Publications Office of the European Union. https://doi.org/10.2771/186064

FAO. (2025). Perfil general de Ecuador. Recuperado de https://www.fao.org/4/ad670s/ad670s03.htm

García, A.P. (2024, octubre 28). El 68% de los productos de exportación en los puertos marítimos de Ecuador corre riesgo de contaminación con droga. Primicias. Recuperado de https://www.primicias.ec/seguridad/contaminacion-droga-puertos-maritimos-producto-exportacion-82006/

Gómez, H. (2024). *La oceanopolítica y la economía azul: Una perspectiva ecuatoriana* (1.ª ed.). Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.

González Laxe, F., Martín Palmero, F., & Martín Bermúdez, F. (2024). La Unión Europea y la economía azul. Boletín Económico de ICE, (3166), 69–84. https://doi.org/10.32796/bice.2024.3166.7717

Grupo Banco Mundial. (2024, diciembre 11). *Ecuador: Infografía 5 ejes del Plan Estratégico de Economía Azul de Galápagos 2025–2040*. Recuperado de ht-

tps://www.bancomundial.org/es/news/infographic/2024/12/11/ecuador-infograf-a-5-ejes-del-plan-estrat-gico-de-econom-a-azul-de-gal-pagos-2025-2040

Grupo Banco Mundial. (2025, febrero 7). Galápagos cuenta con un plan estratégico para el desarrollo de la economía azul. Recuperado de https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2025/02/07/gal-pagos-cuenta-con-un-plan-estrat-gico-para-el-desarrollo-de-la-econom-a-azul

Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE). (2025). *Energías del mar*. Recuperado de https://www.idae.es/tecnologias/energias-renovables/uso-electrico/energias-del-mar

International Maritime Business School (IMBS). (2025). *La economía azul en la Unión Europea: Impulsando el crecimiento sostenible*. Recuperado de https://www.imbs.edu.es/la-economia-azul-en-la-union-europea-impulsando-el-crecimiento-sostenible

International Renewable Energy Agency (IRENA). (2024). *Energía oceánica.* Recuperado de https://www.irena.org/Energy-Transition/Technology/Ocean-energy

Keen, M., Schwarz, A.-M., y Wini-Simeon, L. (2018, febrero). Hacia la definición de la economía azul: Lecciones prácticas de la gobernanza del océano Pacífico. *Marine Policy*, 88, 333–341. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.03.002

Llanso, L. (2023, noviembre 13). La energía eólica marina: Un actor clave en la transición energética. *Dexma.* Recuperado de https://www.dexma.com/es/blog-es/la-energia-eolica-marina-un-actor-clave-en-la-transicion-energetica/

London School of Economics (LSE). (2024, diciembre 11). *¿Qué es la economía azul?* Recuperado de https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/explainers/what-is-the-blue-economy/

Low-Carbon Power. (s. f.). Electricidad en Ecuador en 2025/2026. Recuperado el 16 de noviembre de 2026 de https://lowcarbonpower.org/es/region/Ecuador

MasScience. (2024, marzo 5). *Energía geotérmica marina: La nueva frontera de las soluciones energéticas sostenibles*. Recuperado de https://www.masscience.com/geotermica-marina/

Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2024). Informe de gestión institucional 2023. Recuperado de https://www.

produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2024/04/INFORME-DE-GESTION-MPCEIP-2023.pdf

Ministerio de Turismo del Ecuador. (2023, 25 de mayo). 2022: Un año de reactivación para el turismo [Boletín de prensa n.o 043]. Recuperado de https://historicomintur.produccion.gob.ec/2022-un-ano-de-reactivacion-para-el-turismo/

Naciones Unidas (ONU). (2015, septiembre 25). La Asamblea General adopta la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Recuperado de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/

Pauli, G. (2010). *The blue economy: 10 years, 100 innovations, 100 million jobs*. Paradigm Publications.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). (2025). Ficha interactiva descriptiva de Ecuador. Recuperado de https://dicf.unepgrid.ch/ecuador

Primicias. (2024, noviembre 14). Gobierno de Noboa busca socio privado para que opere el Campo Amistad. *Primicias*. Recuperado de https://www.primicias.ec/economia/gobierno-noboa-socio-privado-campo-amistad-licitacion-gas-natural-83313/

Swissinfo.ch (SWI). (2022, abril 1). Ecuador buscará empresa privada que eleve producción de gas en Campo Amistad. Recuperado de https://www.swissinfo.ch/spa/ecuador-buscar%C3%A1-empresa-privada-que-eleve-producci%C3%B3n-de-gas-en-campo-amistad/47485260

United Nations Environment Programme (UNEP). (2012). *Green economy in a blue world*. Recuperado de https://www.unep.org/resources/report/green-economy-blue-world

U.S. Energy Information Administration (EIA). (2023, septiembre 18). La energía hidroeléctrica explicada: Conversión de energía térmica oceánica. Recuperado de https://www.eia.gov/energyexplained/hydropower/ocean-thermal-energy-conversion.php

Voyer, M., Quirk, G., McIlgorm, A., y Azmi, K. (2018, mayo 15). Shades of blue: What do competing interpretations mean for ocean policy? *Journal of Environmental Policy & Planning*, 23(2), 1–17. https://doi.org/10.1080/1523908X.2018.1473153

World Commission on Environment and Development (WCED). (1987). *Our common future.* Oxford University Press. Recuperado de https://digitallibrary.un.org/record/139811

Witbooi, E., y Wood, S. (2020, agosto 17). *El impacto del crimen organizado en la pesca se extiende mucho más allá del océano.* World Resources Institute. Recuperado de https://www.wri.org/insights/impact-organized-crime-fisheries-extends-far-beyond-ocean

Youtopia. (2022, mayo 14). ¿Por qué Ecuador es uno de los países más biodiversos del planeta? Recuperado de https://youtopiaecuador.com/galeria-ecuador-biodiversidad-dia-internacional/

Oceanopolítica, seguridad y desarrollo

María José Piñeiro Tejo

Introducción

A lo largo de la historia, el océano ha desempeñado un papel fundamental como un elemento unificador, actuando como un factor de conexión en lugar de separación entre las naciones que han sabido aprovechar las ventajas inherentes a su ubicación geográfica. Gracias a él, se han descubierto nuevos horizontes, dando lugar a un intercambio cultural y de conocimientos sin precedentes. Sin embargo, en la sociedad globalizada actual, su influencia se hace aún más evidente y determinante en todos los aspectos, ya sean económicos, políticos o militares (Uribe Cáceres, 2020).

El mar siempre ha sido un factor central en el desarrollo humano, como fuente de recursos y como medio de transporte, de intercambio de información y de ejercicio de poder. Till señala que este "ha brindado una base fundamental para la prosperidad y la seguridad de la humanidad" (Till, 2018). Stavridis, por su parte, establece que "sin duda el mar es uno, en particular como entidad geopolítica, y continuará ejerciendo una enorme influencia sobre cómo desenvuelven los eventos globales" (Stavridis, 2017). Fernández concluye que "el dominio de los espacios marítimos ha garantizado la supremacía geopolítica de Occidente desde finales del siglo XV" (Fernández Fadón, 2013). En el escenario actual se evidencia que los países están reforzando su poder marítimo junto con desarrollar estrategias con miras al resguardo de los espacios oceánicos.

A su vez, la comunidad internacional ha generado instancias que le otorgan especial relevancia a los océanos; declarando Naciones Unidas el año 2017 el Decenio de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible de 2021 a 2030, con el propósito de establecer un marco común capaz de garantizar que la ciencia apoye plenamente los esfuerzos de los países por alcanzar los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas, 2017). Aquí se destaca que los océanos constituyen un bien humano global, y un activo ecológico global, porque los pulmones azules del planeta absorben más del 90% del exceso de calentamiento del cambio climático y son una reserva de biodiversidad excepcional, pero en gran parte desconocida. A esto se suma

que el océano es también un recurso económico importante que asegura el sustento de más de 3000 millones de personas en todo el mundo gracias a la pesca, el comercio, el transporte o el turismo (Naciones Unidas, 2017).

Adicionalmente en el año 2016, los Estados Miembros de las Naciones Unidas acordaron unánimemente celebrar en 2017 una conferencia sobre el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 14, vida submarina (ODS-14). Este evento ocurrió con miras a impulsar la cooperación concertada a través de la creación de alianzas entre todas las partes interesadas en apoyo de las metas del ODS-14 (Crónica ONU, 2023). De la misma manera, en el año 2022 se realiza en Lisboa la conferencia de los océanos (Naciones Unidas, 2022). Sumado a lo anterior, Naciones Unidas declara que los Estados ribereños están llamados inexorablemente al uso responsable de sus recursos marítimos, aprovechando sus potencialidades para hacer prósperas sus poblaciones sin comprometer o afectar el aprovechamiento que también deben hacer las generaciones futuras (Uribe Cáceres, 2020).

En este punto se puede inferir que los países, en forma individual o como parte de la comunidad internacional, otorgan una especial relevancia a los océanos en el siglo XXI, lo que evidencia la necesidad de contar con una herramienta que coordine los intereses de los Estados, principalmente ribereños, junto con los de la comunidad internacional para enfrentar los desafíos futuros en materia oceánica. En este sentido, una de las disciplinas integradoras de las diferentes dimensiones de las ciencias geográficas que más ha servido a la política para la toma de decisiones estatales, tanto en el ámbito exterior como interno, es la geopolítica (Contreras Polgati, 2007).

Por lo tanto, resulta vital "mirar el territorio del Estado-nación en todas sus dimensiones e identificar de qué manera los diversos factores influyen negativa o positivamente en el desarrollo del país y el bienestar de su población, desde una perspectiva moderna y con clara conciencia de cómo funciona el sistema internacional" (Gatica Bórquez, 2020). A esto se suma el hecho de que la geopolítica permite reflexionar sobre el valor del océano y ser una herramienta para la estabilidad y desarrollo de los países, en especial para países como Chile o Ecuador, dada su condición ribereña en el contexto anteriormente descrito. Es así como una mirada geopolítica desde la perspectiva del océano se hace necesaria dada la relevancia que esta presenta en el siglo XXI.

En 1990, el entonces Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Jorge Martínez Busch, proponía para Chile una concepción del desarrollo del

Estado orientada al Pacífico, que denominó oceanopolítica. Esto lo hizo considerando a dicho concepto como una mirada geopolítica centrada en el océano, dada la condición geográfica de Chile (Martínez Busch, 1990). Su propuesta consistía en ser una guía para el siglo XXI, identificaba los desafíos por venir y entregaba una serie de reflexiones materializadas en diversas conferencias junto con un libro titulado "Oceanopolítica una alternativa para el desarrollo" (Martínez Busch, 1993).

Considerando lo anterior, se hace necesario poder establecer de qué manera la oceanopolítica, entendida como geopolítica del mar, puede contribuir y proyectar el desarrollo de Estados como Chile y Ecuador, acorde con los parámetros conceptuales y compromisos internacionales que se han establecido en la realidad contemporánea. La oceanopolítica planteada por Martínez Busch le otorga un rol central al océano como eje de desarrollo. En este contexto la comunidad internacional ha concebido a lo largo de la historia el desarrollo de los Estados desde diferentes perspectivas.

Actualmente, Naciones Unidas sitúa el concepto en el marco de lo que denomina el desarrollo sostenible mediante la declaración transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (A/RES/70/1, párr. 13), que engloba diversas dimensiones ampliando el concepto de desarrollo y donde los océanos juegan un rol fundamental (Naciones Unidas , 2015). El concepto de desarrollo sostenible planteado por la agenda 2030 de Naciones Unidas va de la mano con la noción de seguridad humana, y fue establecido en el documento final de la cumbre mundial 2005 (A/60/L.1) (Naciones Unidas, 2005). En el párrafo 143 de este documento se declara que seguridad humana "es el derecho de las personas a vivir en libertad y dignidad, alejadas de la pobreza y la desesperación" (Naciones Unidas, 2005).

En consecuencia, se reconoce que, para lograr la seguridad humana, es necesario un concepto de desarrollo amplio que permita a las sociedades el derecho de vivir libre de temores y carencias, situarse en igualdad de oportunidades y desenvolverse plenamente. Y viceversa, conseguir un desarrollo sostenible requiere esencialmente garantías y espacios de seguridad que lo permitan. Por lo tanto, considerando que la geopolítica como disciplina es una herramienta que permite la capacidad de proyectar desde el diseño de políticas públicas y la toma de decisiones en materia nacional e internacional de un Estado, el presente capítulo tiene por finalidad dilucidar de qué manera la oceanopolítica contribuye a países como Chile y Ecuador, para el logro de la

agenda 2030 en base al desarrollo sostenible y seguridad humana planteados por Naciones Unidas para el siglo XXI.

Se sostiene que la oceanopolítica puede contribuir de manera objetiva a los Estados ribereños como Chile y Ecuador, permitiéndoles cumplir con la agenda 2030 y los ámbitos de seguridad humana, si realizan una gestión política articulada del océano. Lo anterior, fortalecerá no sólo al Estado mismo, sino también ampliar la capacidad de gestionar alianzas, para afrontar los desafíos futuros tanto nacionales como internacionales, centrado en la persona humana y en un desarrollo sostenible. Para demostrar lo anterior, el presente escrito presenta como punto de partida el aporte de la geopolítica como disciplina a los Estados y la visión oceanopolítica.

Continuando con el texto, el segundo apartado presentará las concepciones de desarrollo sostenible y seguridad humana a partir de Naciones Unidas, sus puntos principales y elementos que componen cada concepto y algunas meditaciones a las propuestas. Posteriormente, el tercer apartado presentará a partir de los elementos centrales del concepto de desarrollo sostenible, seguridad humana y oceanopolítica un marco de análisis que permita establecer la relación existente entre los conceptos, en que ámbitos la oceanopolítica contribuye con el desarrollo sostenible y seguridad humana planteados por Naciones Unidas para el siglo XXI. Finalmente, se presentarán las conclusiones destacando los principales vínculos entre la oceanopolítica y el desarrollo sostenible.

El aporte de la geopolítica como disciplina al desarrollo de los Estados

El término geopolítica fue acuñado por primera vez en 1899 por el politólogo y geógrafo sueco Rudolf Kjellén. El término sirvió para estudiar "la influencia de los factores geográficos [...] sobre el desarrollo político de la vida de los pueblos y Estados" (González, 2018). El origen teórico de la geopolítica estaba centrado en el territorio y el espacio; su base era esencialmente la geografía política. En consecuencia, "los argumentos estaban dirigidos a demostrar que la condición humana está determinada por la naturaleza, lo que originaba el concepto de espacio vital y como su eje central, las relaciones de poder influidas por la geografía" (Le Dantec, 2007). Los autores y obras que se formaron a fines del siglo XIX y en la primera mitad del siglo XX, sobre geopolítica, son denominados hoy en día como parte de la geopolítica clásica.

Lester Cabrera (2020) señala que la visión clásica planteó entender el comportamiento de los países; sin embargo, los diferentes proyectos o teorías geopolíticos que se esbozaron, especialmente en la primera mitad del siglo XX, eran parte del posicionamiento de determinados Estados en el ámbito internacional. De la misma manera, el autor agrega que, por ese motivo, las teorías geopolíticas clásicas pueden considerarse como proyectos en el ámbito de la política exterior de una serie de países, que buscaban tener un posicionamiento hegemónico en el sistema regional e internacional imperante (Cabrera, 2020). Y es por esta razón que se considera a ciertos autores de la geopolítica clásica como parte sustancial de un proyecto hegemónico e imperialista.

Sin embargo, esta visión planteada por Cabrera (2020) no considera a la geopolítica como una herramienta o metodología utilizada por dichos Estados para cumplir con su fin último que es garantizar el desarrollo y seguridad de sus ciudadanos, dado que el comportamiento en política exterior viene dado de la necesidad interna del Estado. Además, los postulados clásicos responden a una realidad internacional diferente a la actual, donde se ha creado un sistema basado en reglas comunes y aceptadas por una gran mayoría, lo que permite un accionar conjunto y coordinado de los Estados en pro de sus propios intereses y los comunes. Como señala Gatica, siguiendo a Saul Bernard Cohen:

> La geopolítica es producto de sus tiempos y que los políticos y académicos pueden utilizarla para integrar la geografía y la política internacional, mas no como una escuela de pensamiento, sino como un modelo de análisis para vincular lo geográfico con el ejercicio del poder político, a fin de identificar los referentes espaciales a través de los cuales fluye el poder. (Gatica Bórquez, 2020)

Como primer elemento se puede destacar que el principal objetivo de una visión geopolítica es el de orientar el conocimiento integral de un país, a la vez que guiar la situación política, tanto a nivel nacional como internacional. Además, trata de crear conciencia nacional histórica, buscando predecir las situaciones futuras que pudieran afectar al país (UAX, 2023). Es así como:

> La geopolítica, permite comprender en forma global, la evolución de un país, entender el porqué del presente y cómo se podría proyectar hacia el futuro, cuando la metodología, optimiza el empleo de los recursos económicos y humanos, tanto en forma particular como universal, en favor del bienestar y la convivencia pacífica. (Martínez Pachón, 2016)

Por lo tanto, una perspectiva geopolítica puede ayudar a un Estado a reflexionar y debatir académicamente sobre la importancia de la interacción entre el espacio geográfico y la política en diferentes circunstancias temporales, modales y espaciales. Esto permitiría establecer un marco estratégico que coordine la acción de la política nacional e internacional en un momento específico, abordando los desafíos del Estado en función del panorama global, y orientando su desarrollo y seguridad. De esta manera, las decisiones políticas tendrían repercusiones a largo plazo en la sociedad, proyectando el presente y utilizando una metodología que optimice el uso de los recursos económicos y humanos para promover el bienestar y la paz tanto a nivel interno como externo. (Martínez Pachón , 2016)

Lo anterior se traduce en lineamientos de desarrollo de un Estado, dado que la geopolítica está inspirada en la íntima relación entre el Estado y el espacio donde tiene un interés político que satisfacer. Su propósito no es la verdad ni la falsedad sino un instrumento teórico y operacional para el proceso de toma de decisiones a escala del Estado. (SUBDERE, 2015) Es así como un pensamiento geopolítico guiaría los proyectos y la visión del desarrollo del Estado mediante la generación las políticas públicas y toma de decisiones en materia nacional e internacional.

Desde esta óptica, a inicios de los noventa Martínez Busch plantea la oceanopolítica como una concepción geopolítica que le otorga al mar un lugar central para el desarrollo de Chile y de todos los países ribereños del hemisferio sur. Este desarrollo académico no es realmente extenso en la región y ni siquiera en Chile, y queda circunscrito fundamentalmente a la Armada de Chile. Sin embargo, otorga una mirada teórica que permite una reflexión de Chile desde el océano en base a lo que establece como factores y vectores que, a su vez, abren la puerta para que la gestión política tenga en cuenta la influencia del mar en el ciclo vital del Estado, es decir, su desarrollo. Para lograr esto, se deben aplicar ciertos principios y contenidos de la geopolítica, incluyendo los tres grandes elementos de su estudio político: el Estado, el Poder y las Relaciones Internacionales. Sin embargo, el espacio marino tiene particularidades propias que deben ser consideradas en la administración, planificación y desarrollo de este. En este sentido, la oceanopolítica busca generar un escenario político propio de una nación oceánica-ultramarina y relacionarse con otros países.

Lo anterior invita a analizar los mares y océanos desde nuevas perspectivas, en su dimensión espacial y de poder. La justificación entregada por Martínez

Busch considera la relevancia futura que tendrán los océanos en el devenir de la humanidad, estableciendo que la gravitación política y económica de los espacios oceánicos, más su valor estratégico, constituyen una realidad. Esta los convierte en escenario unificador y no separador de fronteras debido a que su tendencia progresiva está orientada a una presencia mundial creciente en dichos espacios (Martínez Busch, 1993).

Ya a inicios de los noventa Martínez Busch (1990;1993) manifiesta que el transporte marítimo ha permitido intercambios a nivel mundial, lo que ha creado una interdependencia económica. La pesca es indispensable para la subsistencia humana y animal y tiene un valor político estratégico ante el crecimiento demográfico. Los recursos energéticos y minerales son valiosos en los espacios oceánicos y su explotación es una posibilidad futura. En consecuencia, sostiene que el derecho internacional marítimo es importante para garantizar la convivencia y la libertad de los mares. La capacidad científico-tecnológica y los aspectos político-estratégicos también influyen en la importancia de los espacios oceánicos, por lo que los factores mencionados crean distintas posibilidades en los escenarios oceánicos y marítimos internacionales (Martínez Busch, 1993).

En lo anterior radica la relevancia de establecer el mar como un espacio de oportunidades de desarrollo económico, social y cultural, que permite la interconexión y la integración al mundo, que da la oportunidad de que la sociedad nacional pueda realizarse y desenvolverse en el más amplio espectro de lo humano (social, cultural, científico, recreativo, productivo, etc.). Sin embargo, todo ello no es posible sin un entorno seguro que permita dicho desarrollo. En este sentido, Martínez Busch (1996) considera que el marco legal internacional que regula el mar constituye un espacio de acuerdos y certezas para la convivencia entre los Estados, capaz de promover la paz. Consciente de que el derecho internacional es imperfecto e interpretable, agrega el vector poder, entendido como el desarrollo de un poder naval fuerte que proteja y haga cumplir los intereses de Chile en la inmensidad oceánica. Incluye la defensa como parte de la seguridad y, por consiguiente, como un elemento de poder del Estado que contribuye a generar desarrollo (Martínez, 1996).

Así, el autor establece seis áreas que denomina vectores, las que, articuladas como un sistema, permitirían el desarrollo del Estado desde el océano, mediante un círculo virtuoso. Estos son: a) comunicacional, que correspondería a rutas de intercambio y comercio, teniendo en cuenta el aumento del tráfico

marítimo a nivel mundial y la globalización de la economía; b) productiva, entendida como recursos pesqueros y todos los recursos de explotación (como los mineros); c) el ámbito turístico-recreacional comprende los deportes náuticos y el mar como escenario ideal para un turismo ecológico; d) el ámbito urbano, que se refiere a la actividad propia del borde costero, la interacción del mar y la tierra, los puertos y su influencia recíproca con otros vectores; y, e) el ámbito jurídico, ordenador del espacio y la dirección de la actividad marítima nacional e internacional y poder necesario para respaldar la política marítima del Estado y al Derecho. (Dávalos Suárez , 2016).

Los tiempos actuales presentan diversos desafíos en materia oceánica, no sólo para los Estados ribereños sino para toda la comunidad internacional. Datos de la comunidad científica señalan que los océanos producen más de la mitad del oxígeno que respiramos, regulan el clima de la tierra, son una fuente importante de alimentos, dado que muchos seres vivos dependen y viven en los océanos (Save the planet, 2020). De la misma manera, se debe señalar que más del 80% del comercio mundial se realiza por mar, y es la base de sectores productivos como el turismo costero y marítimo, acuicultura, energía renovable, recursos minerales, biotecnología, pesca, construcción naval y reparación de buques, petróleo y gas en alta mar y transporte (Save the planet, 2020).

Todo lo anterior se traduce en desafíos donde se deben conjugar el desarrollo de los Estados, el bienestar de las personas y el cuidado del medio ambiente. Para ello, la comunidad internacional organizada bajo Naciones Unidas ha propuesto el concepto de desarrollo sostenible que se traduce en 17 objetivos (ODS); la ya mencionada agenda 2030.. Dentro de estos objetivos globales, adoptados por la Asamblea General de la ONU, se considera que la seguridad humana es fundamental para lograr un mundo sostenible, pacífico y justo para todos. De forma general, los ODS están diseñados para abordar los desafíos mundiales más urgentes, como la pobreza extrema, la desigualdad, el cambio climático, la degradación ambiental y los conflictos armados, y para proteger los derechos humanos y la dignidad de todas las personas.

Bajo esta mirada y considerando que la geopolítica es una:

> …disciplina útil como herramienta para reducir la incertidumbre en un mundo caótico, caracterizado por cambios sociales profundos que se potencian con un vertiginoso desarrollo tecnológico y que llevan a la sociedad global a una veloz dinámica, quizás nunca vista en la historia de la humanidad (Gatica Bórquez , 2020).

El siguiente apartado presentará el concepto de desarrollo y seguridad humana y los principales componentes de cada conceptualización para dilucidar la contribución y proyección de la oceanopolítica a los desafíos actuales, tanto en materia nacional como internacional.

Desarrollo y seguridad

En su Informe sobre el Desarrollo Mundial 1999-2000, titulado "En el Umbral del Siglo XXI", el Banco Mundial (2000) presenta una concepción del desarrollo, que contrasta con la perspectiva que tradicionalmente había sostenido. Esta versión ya no estaba centrada solamente alrededor del crecimiento económico, la libertad de mercado y el Estado mínimo. En este caso, planteaba que el debate debe abandonar la discusión sobre la función del Estado y el mercado, así como la búsqueda de soluciones de políticas globales y únicas, para profundizar en otros aspectos más relevantes, como el conseguir mejoras sostenibles en la calidad de vida de las personas (Mujica Chirinos y Rincón González, 2010).

Generalmente, el concepto de desarrollo ha sido concebido desde la ciencia económica, vinculado a los problemas, argumentos y reflexiones de las distintas escuelas de pensamiento en esta área a lo largo del tiempo. Sin embargo, en las últimas décadas se ha abordado más allá de las posturas biologicistas, centradas en la evolución y el proceso, y de las visiones tradicionales que lo reducen únicamente al crecimiento económico y la redistribución de la riqueza. En la actualidad, en el contexto de la globalización, el cambio climático, la pandemia de COVID-19 y diversos acontecimientos de alcance planetario, el concepto ha recibido un nuevo impulso, sustentado en las respuestas formuladas por los organismos internacionales y por los gobiernos de los países desarrollados.

Dado lo anterior, Naciones Unidas ha establecido que "el concepto desarrollo abarca una amplia gama de temas y se ha modificado con el paso del tiempo" (Naciones Unidas, 2015). El primer párrafo del programa (A/RES/51/240) considera al desarrollo como una de sus principales prioridades para mejorar la calidad de vida de todos los pueblos. El programa señala que esto implica múltiples dimensiones y abarca aspectos económicos, sociales y ambientales que se interrelacionan y se refuerzan mutuamente en la búsqueda de un desarrollo sostenible (Naciones Unidas, 1997).

Dicha resolución considera que "el crecimiento económico sostenido es indispensable para el desarrollo económico y social de todos los países, y en particular de los países en desarrollo" (Naciones Unidas, 1997). Sin embargo, establece que ese crecimiento debe ir acompañado de una base amplia que beneficie a todos, donde los países puedan mejorar los niveles de vida de la población mediante la erradicación de la pobreza, el hambre, la enfermedad y el analfabetismo, el suministro de vivienda adecuada y empleo seguro para todos, así como la preservación de la integridad del medioambiente (Naciones Unidas, 1997).

De la misma manera, la resolución abarca el concepto de democracia, el respeto hacia todos los derechos humanos y libertades esenciales, incluyendo el derecho al desarrollo. También se enfoca en la importancia de una gestión pública y una administración transparente y responsable en todos los sectores de la sociedad, así como la participación efectiva de la sociedad civil. Estos elementos son fundamentales para alcanzar un desarrollo sostenible con un enfoque social y centrado en el bienestar de las personas. Asimismo, se destaca la promoción y la plena participación de las mujeres en igualdad de condiciones en todos los ámbitos de la sociedad como un aspecto fundamental para el desarrollo (Naciones Unidas, 1997).

Como se señalaba con anterioridad, en el año 2015 se aprueba la agenda para el desarrollo titulada: "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" (Naciones Unidas, 2015). Este documento se puede considerar un plan de acción como señala la resolución "en favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que, además, tiene por objeto fortalecer la paz universal dentro de un concepto más amplio de la libertad" (Naciones Unidas, 2015). El plan está compuesto por 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas, y debía ser implementado por todos los países y partes interesadas mediante una alianza de colaboración, esperando que los Estados logren cumplir con ellos para el año 2030.

Tras este concepto de desarrollo y la agenda 2030, se observa que los ámbitos de acción que son considerados como elementos del desarrollo han ampliado el concepto mucho más allá de su origen tradicional, ligado al ámbito económico. La Agenda 2030 presenta 5 ejes de los que se desprenden los 17 objetivos, estos son: a) las personas; b) el planeta; c) la prosperidad; d) la paz; y e) las alianzas. La Tabla 4 da a conocer los principales compromisos en estos 5 ejes por parte de los Estados y los 17 objetivos que son transversales a los

ejes. Dentro de los elementos que propone están la ampliación del concepto de desarrollo, a diferentes áreas. En segundo lugar, está el reconocimiento para que cada uno de los objetivos no constituye una realidad aislada, sino que se acepta que la acción en un área afectará los resultados en otras áreas y que el desarrollo correspondería al equilibrio de estos.

Tabla 4

Objetivos de desarrollo sostenible

Dimensiones ODS	Finalidad	17 ODS	Condición
1	Poner fin a la pobreza y el hambre en todas sus formas y dimensiones, y a velar por que todos los seres humanos puedan realizar su potencial con dignidad e igualdad y en un medio ambiente saludable.	**1.** Fin de la pobreza **2.** Hambre cero **3.** Salud y bienestar **4.** Educación de calidad **5.** Igualdad de género	Los 17 ODS están integrados: Reconocen que la acción en un área afectará los resultados en otras áreas y que el desarrollo debe equilibrar la sostenibilidad social, económica y ambiental.
Planeta	Proteger el planeta contra la degradación, incluso mediante el consumo y la producción sostenibles, la gestión sostenible de sus recursos naturales y medidas urgentes para hacer frente al cambio climático, de manera que pueda satisfacer las necesidades de las generaciones presentes y futuras.	**6.** Agua limpia y saneamiento **12.** Producción y consumo responsables **13.** Acción por el clima **14.** Vida submarina **15.** Vida de ecosistemas terrestres	
Prosperidad	Velar por que todos los seres humanos puedan disfrutar de una vida próspera y plena, y por qué el progreso económico,	**7.** Energía asequible y no contaminante	

	social y tecnológico se produzca en armonía con la naturaleza.	**8.** Trabajo decente y crecimiento económico **9.** Industria, innovación e infraestructura **10.** Reducción de las desigualdades **11.** Ciudades y comunidades sostenibles
Paz	Propiciar sociedades pacíficas, justas e inclusivas que estén libres del temor y la violencia. No puede haber desarrollo sostenible sin paz, ni paz sin desarrollo sostenible.	**16.** Paz, justicia e instituciones sólidas
Alianzas	Movilizar los medios necesarios para implementar esta Agenda mediante una Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible revitalizada, que se base en un espíritu de mayor solidaridad mundial y se centre particularmente en las necesidades de los más pobres y vulnerables, con la colaboración de todos los países, todas las partes interesadas y todas las personas.	**17.** Alianza para lograr los objetivos

Nota. Elaborada con información de Naciones Unidas, 2015.

En este punto es necesario reflexionar que, si bien la concepción de desarrollo se ha ampliado y ahora incorpora una serie de elementos que, en términos declarativos, pueden considerarse un ideal a alcanzar, es preciso señalar que

dichos objetivos no se limitan al ámbito de la cooperación internacional, sino que apelan a todas las políticas públicas de cada país, las cuales deben orientarse a concretar las transformaciones propuestas (Martínez Osses, 2016). Lo anterior le otorga un principio de universalidad, y dados los diferentes niveles de desarrollo de los Estados, implicaría que todos de cierta manera debieran cambiar o propender a modificar sus estructuras de desarrollo.

En este punto, la articulación debe ser con decisiones políticas internas, que tal vez pudieran afectar correlaciones de fuerzas al interior de los Estados, dado que presupone que todos estarían de acuerdo con lograr dichos objetivos de desarrollo sostenible. En segundo lugar, todas las metas son igual de importantes, de forma que no se puede priorizar ni jerarquizar ninguna sobre el resto y se debe atender conjuntamente las dimensiones sociales, económicas y ambientales. Se considera que un progreso que sólo atienda a algunas de dichas dimensiones es un mal progreso (Martínez Osses, 2016). En este punto, no atendería a la realidad de los países, dado que no todos tienen la misma capacidad de articular procesos, ni prioridades.

El hecho de que los Estados en el ámbito global hayan aceptado incorporar un discurso sobre el desarrollo sostenible, desafíos y transformaciones, no quiere decir que estén dispuestos o que tengan capacidad de implementación. Se evidencia en esta materia grandes dosis de ideas y valores declarativos con propósito normativo y ético; sin embargo, aplicar medidas políticas concretas dependerá fuertemente de cómo afecte ya sea positiva o negativamente a cada Estado en particular.

Considerando lo anterior, la agenda 2030 le otorga gran importancia a las alianzas y la paz, estableciendo en los objetivos 16 y 17, que el logro de los objetivos depende de estas, lo que deja en evidencia que, para el logro del desarrollo, independiente si el área es humana, ambiental o social, es necesario contar con un ambiente que propicie dicho desarrollo. Esto se traduce para Naciones Unidas en la paz. El logro de la paz implica un ambiente de seguridad en sus diferentes áreas. También, para que se produzca la colaboración en materia de alianzas, deben existir las condiciones de seguridad que permitan a los Estados relacionarse entre sí de una manera pacífica, para que se pueda producir el aporte de los países más desarrollados a los menos desarrollados. En consecuencia, deben existir condiciones que permitan dicho desarrollo, lo que se traduce nuevamente en entornos seguros. Este punto es esencial, dado que, al existir niveles de desarrollo dispares, también existen niveles de se-

guridad diferentes, lo que haría más complejos los procesos o instancias de colaboración.

El ámbito de la seguridad, al igual que el del desarrollo, ha experimentado profundos cambios. En un inicio fue concebida como una noción ligada a la integridad territorial de la nación, que era garantizada principalmente a través del empleo de las Fuerzas Armadas. No obstante, el concepto se ha ampliado, dadas las múltiples amenazas de diversa índole que, en mayor o menor medida, ponen en riesgo los intereses de un país (Correa, 2019).

El enfoque de seguridad imperante, desde la agenda internacional, se origina en el informe sobre desarrollo humano 1994 del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). En este se planteó la propuesta de garantizar a todas las personas la "libertad para vivir sin miseria" y la "libertad para vivir sin temor" como el mejor camino en la lucha contra el problema de la inseguridad mundial. Este nuevo paradigma de seguridad, denominado seguridad humana, permitiría comprender vulnerabilidades globales (Roses, 2012) y pasar de una noción tradicional vinculada a la seguridad nacional, basada en inversión y preparación militar, a una centrada en las dimensiones que sustentan la seguridad de la población a través de la inversión en el desarrollo de las personas y las comunidades (Roses, 2012).

Por lo tanto, la perspectiva de la seguridad humana sostiene que es de suma importancia enfocarse en la seguridad de las personas, como agentes prioritarios, para asegurar la estabilidad en el ámbito nacional, regional y mundial. Los aspectos clave de este concepto incluyen la seguridad ante problemas crónicos como la falta de alimentos, enfermedades y opresión, así como la protección contra perturbaciones repentinas y dolorosas en la vida diaria, ya sea en el hogar, el trabajo o la comunidad. Estas amenazas pueden presentarse en todas las sociedades, independientemente de su nivel de ingresos y desarrollo. La idea de la seguridad humana se plantea como nueva forma de entender la seguridad (Roses, 2012). Como modelo establece siete categorías (Ver Tabla 5) en las cuales se puede ver bajo amenaza la seguridad de un individuo, estas corresponden a económica, alimentaria, salud, ambiental, personal, comunidad y política.

Tabla 5

Ámbitos de seguridad humana

Económico	Implica la capacidad de las personas para cubrir sus necesidades básicas y acceder a recursos económicos suficientes para satisfacerlas
Alimentaria	Se refiere a la disponibilidad, acceso y uso de alimentos suficientes y nutritivos para mantener una buena salud.
Salud	Implica el acceso a servicios de atención médica de calidad, medicamentos y una alimentación adecuada, así como la prevención y control de enfermedades infecciosas y crónicas.
Ambiental	Se refiere a la protección de los recursos naturales y el medioambiente, así como a la prevención y mitigación de desastres naturales y tecnológicos.
Personal	Se refiere a la protección contra la violencia, la discriminación, la opresión y la exclusión social.
Comunidad	Implica la protección contra la violencia en el ámbito comunitario, la seguridad de la propiedad y la prevención del crimen.
Política	Se refiere a la protección de los derechos humanos, la libertad de expresión, la democracia y la gobernanza justa y equitativa.

Nota. Elaborada con información de PNUD, 1994.

Es así como la seguridad humana implica que la gente puede ejercer su desarrollo en forma segura y libre, y que puede tener relativa confianza en que las oportunidades que tiene hoy no desaparecerán totalmente mañana (PNUD, 1994). El informe del PNUD declara que hay un vínculo entre la seguridad humana y el desarrollo: el progreso en una esfera realza las posibilidades de lograr progresos en la otra. Pero el fracaso en una esfera aumenta también el riesgo de que fracase la otra (PNUD, 1994); la historia abunda en ejemplos. En este sentido, Ariza (2010) señala que:

> La seguridad humana nace ligada al concepto de desarrollo humano que se desarrolló a principios de los noventa como un proceso de ensanchamiento de las libertades y capacidades de las personas abandonando el

> concepto clásico de desarrollo el cual era entendido solamente como crecimiento económico.

Moloeznik (2014) establece además que hoy en día "no puede concebirse la seguridad sin el desarrollo, ni la vigencia plena de los derechos humanos, por lo que aquella debe garantizar el respeto irrestricto de los derechos y libertades fundamentales". Lo anterior implica una interdependencia entre los tres conceptos y, por ende, una trinidad que, siguiendo a la ONU, resulta de una concepción amplia de la libertad en los inicios del tercer milenio (Moloeznik, 2014).

Este modelo trinitario de la seguridad se corresponde con la denominada tendencia ampliacionista, donde las nuevas políticas de seguridad deben incluir, además de lo militar, lo político lo social, lo económico y lo medioambiental, y no deben restringirse al nivel estatal (Moloeznik, 2014). Así, de acuerdo con la Declaración sobre Seguridad en las Américas:

> El fundamento y razón de ser de la seguridad es la protección de la persona humana, Las condiciones de la seguridad humana mejoran mediante el pleno respeto de la dignidad, los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas, así como mediante la promoción del desarrollo económico y social, la inclusión social, la educación y la lucha contra la pobreza, las enfermedades y el hambre el concepto y los enfoques tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales (Stein, 2009).

Sin embargo, esta mirada de la comunidad internacional de la seguridad también es universalista e integralista, y se encuentra limitada a la capacidad del Estado de proveerla según su nivel de desarrollo y voluntad. Si bien es adoptada en el ámbito de la declaración por la mayoría de los Estados, no implica una implementación para todos por igual.

Se desprende del presente apartado que la seguridad humana se encuentra en directa relación con la evolución del concepto de desarrollo. Si bien incluye a diferentes actores en pro de conseguir dicha seguridad, sigue siendo el Estado un actor relevante para proveerla. Es importante destacar que el concepto de seguridad humana a pesar de que no nombra el aspecto militar o de defensa, no deja de ser un factor relevante a la hora de proveer seguridad y protección, sino más bien, la seguridad humana coloca a la persona humana al centro incorporando nuevas esferas que permitan su pleno desarrollo y protección.

Lo anterior implica que el Estado sigue siendo un actor relevante, pues debe proporcionar dicha seguridad o, al menos, garantizarla. Contar con medios militares para resguardar y proteger a sus ciudadanos constituye un ámbito de poder propio del Estado. En consecuencia, la visión del Estado, y cómo articula su posicionamiento en el ámbito interno y externo dada la realidad en la que se encuentra y las decisiones que toma, son las que le permitirán cumplimiento de metas de desarrollo sostenible y de seguridad humana, si así lo desea. Para continuar con esta discusión, el siguiente apartado establecerá un marco de análisis que permita analizar la contribución de la oceanopolítica al desarrollo sostenible y la seguridad humana.

Marco de análisis: oceanopolítica, desarrollo, seguridad

En el presente apartado se presentará cómo los vectores de la oceanopolítica planteados por Martínez Busch pueden contribuir a la seguridad humana y desarrollo sustentable. Se intentará evidenciar la contribución de la oceanopolítica a cada uno de los elementos que componen dichos conceptos. En primer lugar, se encuentra el vector comunicacional, el cual se relaciona con ODS-1, fin de la pobreza, y el ODS-8, trabajo decente y crecimiento económico, dado que potenciaría actividades económicas, intercambios de bienes y servicios aportando a la seguridad humana en el aspecto económico, ya que mayores empleos e inversiones en un Estado permitirían generar protección contra la pobreza, el desempleo, la inseguridad laboral y la falta de acceso a los recursos económicos básicos; lo que también aporta al ODS-2, hambre cero.

De la misma manera, el vector productivo se relaciona con los ODS-2, ODS-7, energía asequible y no contaminante, y ODS-12 producción y consumo responsables. Este vector apoyaría en materia de seguridad alimentaria, permitiendo la disponibilidad y el acceso a alimentos suficientes y nutritivos que nos brinda el océano, así como a la protección contra la inseguridad alimentaria. También la energía producida por el mar, por las olas, mareas, corrientes marinas y energía térmica puede ser una buena opción de energías limpias futuras. Contribuye con los ODS-1 y ODS-8, y a la seguridad humana en un ámbito económico.

El vector urbano vinculado en el cuadro con los ODS-9 industria, innovación e infraestructura, y ODS-11 ciudades y comunidades sostenibles está directamente ligado a lo que implican las ciudades unidas al mar, como las

ciudades puerto, las cuales presentan un cambio en su día a día, permiten mejoras en infraestructura, asentamiento de industrias e innovación. Este vector se ha vinculado con la seguridad comunitaria, dado que una ciudad puerto bien gestionada puede otorgar protección contra la exclusión social y la falta de cohesión en la comunidad, incluyendo la discriminación por razones de género, etnia, religión, orientación sexual u otros factores; dado que por esencia las ciudades puertos son cosmopolitas y abiertas al mundo. Indirectamente este vector contribuye con otros ámbitos de la seguridad humana como las áreas alimentaria y económica, y con los ODS 1, 8, 2 y 12.

El vector recreacional y turístico se ha vinculado con el ODS-3, salud y bienestar. Realizar actividades en el mar o en sus proximidades constituye un factor relevante para contribuir a la salud mental. La recreación es esencial para el ser humano y, por lo tanto, se relaciona con el ámbito de la seguridad sanitaria. Por otro lado, el vector jurídico y el vector de poder se han unido, dado que uno apoya al otro, y se han relacionado con el ODS-13, acción por el clima; ODS-14, vida submarina; ODS-16, paz, justicia e instituciones sólidas; y ODS-17, alianzas para lograr los objetivos, y con la seguridad ambiental. El marco legal y su respeto son fundamentales para el cumplimiento de todos los objetivos. En el escenario internacional y nacional contemporáneo, resulta esencial cumplir y hacer valer las normativas en todos los ámbitos, ya que esto contribuye a la seguridad en materia de protección contra los efectos perjudiciales del medio ambiente en la salud humana, como la contaminación del aire y del agua o la degradación del suelo, mediante alianzas y acuerdos.

Asimismo, la seguridad personal es un aspecto clave, pues en el mar trabajan personas expuestas a diversos peligros como la piratería, el narcotráfico o los abusos laborales. Esta dimensión aporta una perspectiva política que refuerza la idea de que los ODS y los ámbitos de seguridad humana vinculados con la oceanopolítica pueden potenciarse a través de todos sus vectores, conformando un todo entrelazado que genere un círculo virtuoso. Del mismo modo que la geopolítica, la oceanopolítica puede constituir una herramienta estratégica para que Chile y otros Estados marítimos formulen políticas que optimicen su desempeño y aseguren el cumplimiento de sus objetivos, tanto en el plano nacional como en su participación en entidades multilaterales.

Esto contribuiría al desarrollo sostenible planteado por Naciones Unidas y al concepto de seguridad humana, desde un punto de vista objetivo y no imaginativo en la medida que la reflexión política decida desde un punto de

vista tanto interno como internacional. En paralelo, se fortalece el modelo de crecimiento del Estado de Chile existente y no afecta sus intereses nacionales, ni pone en jaque el desarrollo y la seguridad de Estado, y, por ende, el bienestar futuro de sus ciudadanos. A continuación, la Tabla 6 sintetiza los hallazgos de esta sección del capítulo.

Tabla 6

Oceanopolítica, desarrollo, seguridad.

Agenda 2030	Oceanopolítica	Seguridad humana
Objetivos (ODS)	**Vectores**	**Ámbitos**
1. Fin de la pobreza 8. Trabajo decente y crecimiento económico 2. Hambre cero 12. Producción y consumo responsables 9. Industria, innovación e infraestructura	**Comunicacional:** Rutas de intercambio y de comercio	**Económico** protección contra la pobreza, el desempleo, la inseguridad laboral y la falta de acceso a los recursos económicos básicos. **Alimentaria** Disponibilidad y el acceso a alimentos suficientes y nutritivos, así como a la protección contra la inseguridad alimentaria.
2. Hambre cero 7. Energía asequible y no contaminante 12. Producción y consumo responsables 9. Industria, innovación e infraestructura	**Productivo** Toda la riqueza y la diversidad que ofrece el mar, su lecho y su subsuelo para beneficio y provecho del hombre	**Alimentaria** Disponibilidad y el acceso a alimentos suficientes y nutritivos, así como a la protección contra la inseguridad alimentaria. **Económico** protección contra la pobreza, el desempleo, la

		inseguridad laboral y la falta de acceso a los recursos económicos básicos.
3. Salud y bienestar	**Recreacional y turístico** Deportes náuticos, actividades que realiza la población en torno al mar, turismo ecológico.	**Salud** Protección contra enfermedades y lesiones, y la disponibilidad de servicios de salud adecuados.
9. Industria, innovación e infraestructura 11. Ciudades y comunidades sostenibles 1. Fin de la pobreza 8. Trabajo decente y crecimiento económico 2. Hambre cero 12. Producción y consumo responsables	**Urbano** Actividad propia del borde costero, la interacción del mar y la tierra, los puertos y su influencia recíproca con otros vectores Ciudades puerto.	**Comunitaria** Protección contra la exclusión social y la falta de cohesión en la comunidad, incluyendo la discriminación por razones de género, etnia, religión, orientación sexual u otros factores. **Alimentaria** Disponibilidad y el acceso a alimentos suficientes y nutritivos, así como a la protección contra la inseguridad alimentaria. **Económico** protección contra la pobreza, el desempleo, la inseguridad laboral y la falta de acceso a los recursos económicos básicos.

13. Acción por el clima 14. Vida submarina 16. Paz, justicia e instituciones sólidas 17. alianza para lograr los objetivos	**Jurídico** Ordenador del espacio y la dirección de la actividad marítima nacional e internacional. **Poder** Necesario para respaldar la política marítima del Estado y el derecho.	**Ambiental** Protección contra los efectos perjudiciales del medio ambiente en la salud humana, como la contaminación del aire y del agua, y la degradación del suelo. **Personal** Protección contra la violencia, el crimen, el terrorismo y la guerra, así como a la protección de los derechos humanos y la seguridad de las personas frente a situaciones de conflicto. **Política** Protección contra la opresión política, la falta de participación en la toma de decisiones y la violación de los derechos civiles y políticos.

Conclusiones

Tal y como se planteaba en la introducción de este capítulo, el océano ha desempeñado un papel fundamental a lo largo de la historia como un elemento unificador; conectando naciones y permitiendo un intercambio cultural y de conocimientos sin precedentes. En la sociedad globalizada actual, su influencia se vuelve aún más evidente. La comunidad internacional ha reconocido la importancia de los océanos como bienes comunes globales y ha tomado medidas para proteger y preservar su biodiversidad y recursos.

La oceanopolítica puede ser una herramienta valiosa para el desarrollo y estabilidad de los países ribereños como Chile o Ecuador, permitiendo una gestión política articulada del océano y contribuyendo al logro de la agenda 2030 en términos de desarrollo sostenible y seguridad humana. Al adoptar una visión geopolítica centrada en el océano, los Estados pueden optimizar el uso de sus recursos económicos y humanos, fomentar la cooperación internacional y proyectarse de manera efectiva en el escenario mundial. Una mirada oceanopolítica ofrece una perspectiva integral que permite aprovechar plenamente los beneficios y afrontar los desafíos que los océanos presentan en el siglo XXI.

La geopolítica, como disciplina que estudia la relación entre el territorio y el poder político, ha evolucionado a lo largo del tiempo y ha sido utilizada como una herramienta para comprender el comportamiento de los países y guiar la toma de decisiones en política exterior e interna. Si bien en sus inicios se enfocó en la geografía política y en las relaciones de poder influenciadas por la geografía, actualmente se reconoce que la geopolítica no se trata de una escuela de pensamiento, sino más bien de un modelo de análisis que vincula lo geográfico con el ejercicio del poder político.

En este sentido, la oceanopolítica, como una visión geopolítica centrada en el océano, reconoce la importancia del mar como un espacio de oportunidades y desarrollo económico, social y cultural. Esta visión considera factores como el transporte marítimo, la pesca, los recursos energéticos y minerales, el derecho internacional marítimo y la capacidad científico-tecnológica, así como la importancia de contar con un entorno seguro para el desarrollo.

Paralelamente, el concepto de desarrollo ha evolucionado a lo largo del tiempo y ha dejado de estar exclusivamente centrado en el crecimiento económico para abarcar múltiples dimensiones, incluyendo aspectos económicos, sociales y ambientales. En el marco de la globalización y los desafíos actuales como el cambio climático y la pandemia de COVID-19, se ha dado un impulso renovado al tema del desarrollo, tanto a nivel de organismos internacionales como de gobiernos. Naciones Unidas ha establecido que el desarrollo implica mejorar la calidad de vida de todos los pueblos. En este contexto, se ha aprobado la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que consta de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y busca fortalecer la paz universal y promover la colaboración entre países y partes interesadas.

Se reconoce que el desarrollo debe abordar aspectos económicos, sociales y ambientales de manera integral, y que la acción en un área afectará los resul-

tados en otras. Sin embargo, la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible depende en gran medida de las políticas públicas y las decisiones políticas internas de cada país. A esto se suma que requiere un entorno seguro y condiciones favorables que permitan la colaboración entre países, lo que puede ser un desafío dados los diferentes niveles de desarrollo, prioridades y capacidad de garantizar seguridad por parte de los Estados.

Es importante destacar que la seguridad humana y el desarrollo sostenible están estrechamente relacionados, y el progreso en uno refuerza las posibilidades de progreso en el otro. Sin embargo, la implementación de estos conceptos depende de la capacidad y voluntad de cada Estado, así como de las condiciones internas y externas en las que se encuentre. El Estado sigue siendo un actor relevante en la provisión de seguridad y protección, aunque se reconoce la importancia de abordar las nuevas amenazas y desafíos que van más allá de lo militar y político. La forma en que los Estados articulen su posicionamiento y tomen decisiones determinará su capacidad para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible y seguridad humana.

Se debe destacar que la oceanopolítica ofrece una perspectiva espacial que considera al océano como base para el desarrollo de los países ribereños, no solo desde un enfoque económico, sino en un sentido amplio que abarca diversos aspectos. Como se sostiene en este capítulo, los diferentes vectores de la oceanopolítica, como el comunicacional, productivo, urbano, recreacional y turístico, y jurídico y poder, se relacionan con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y los ámbitos de seguridad humana.

Estos vectores pueden fortalecer los ODS y la seguridad humana al contribuir a aspectos como la erradicación de la pobreza, el trabajo decente, la seguridad alimentaria, la energía sostenible, las ciudades y comunidades sostenibles, la salud y bienestar, la acción por el clima, la vida submarina, la paz, la justicia y las instituciones sólidas, y las alianzas para lograr los objetivos y la seguridad ambiental. La oceanopolítica también se vincula con la seguridad personal, ya que el mar presenta riesgos como la piratería y el narcotráfico, así como abusos laborales. Además, la oceanopolítica puede ser una herramienta para formular políticas que optimicen el desempeño de un país y garanticen la consecución de sus objetivos, tanto a nivel individual como en entidades multilaterales.

En el caso de países como Chile y Ecuador, la aplicación de la oceanopolítica contribuiría al desarrollo sostenible y a la seguridad humana; siempre y

cuando se aborde desde un enfoque objetivo, sin comprometer los intereses nacionales, la seguridad del país, ni la libertad individual de sus ciudadanos. Esto permitiría garantizar el bienestar futuro de sus ciudadanos y alinearse con los planteamientos de Naciones Unidas en materia de desarrollo sostenible y seguridad humana.

Finalmente, se debe señalar que la oceanopolítica puede ser una herramienta útil de análisis para los países ribereños en el marco de los desafíos del siglo XXI. Esta corriente les permitirá conjugar sus estrategias de desarrollo y políticas públicas con los objetivos de desarrollo sostenible plasmados en la agenda 2030 y la seguridad humana; tareas que ha propuesto la comunidad internacional. Es de esta manera que los Estados podrán resguardar sus intereses nacionales mientras que contribuyen a enfrentar los desafíos globales.

Es imperioso que los Estados sean capaces de tener una visión futura que conjugue ambos elementos, dado que los desafíos a cumplir son amplios y requieren de gran coordinación y voluntad. Sin embargo, también es necesaria la inversión de recursos por parte de los Estados que permitan su implementación real. El fin último es lograr el anhelado desarrollo sostenible y la seguridad humana que permitan el bien común en todo el planeta.

Referencias

Ariza, N. (2010). La aplicabilidad del concepto de seguridad humana en América Latina y el Caribe: El desarrollo humano como fuente de seguridad. OASIS, (15), 33–51.

Banco Mundial. (2000). *En el umbral del siglo XXI. Informe sobre el desarrollo mundial 1999–2000.* Ediciones Mundi-Prensa.

Cabrera, L. (2020). Geopolítica crítica: Alcances, límites y aportes para los estudios internacionales en Sudamérica. Foro Internacional, 60(1), 61–95. https://doi.org/10.24201/fi.v60i1.2574

Contreras Polgati, A. (2007). Análisis crítico de la geopolítica contemporánea. *Revista Política y Estrategia*, 108, 29–45. Recuperado de https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5625301.pdf

Correa, P. (2019). Concepto de seguridad ampliada y la optimización de los recursos del Estado. *Revista de Marina.* Recuperado de https://revistamarina.cl/es/articulo/concepto-de-seguridad-ampliada-y-la-optimiza-

cion-de-los-recursos-del-estado

Crónica ONU. (2023). *La conferencia sobre los océanos: Un punto de inflexión. Naciones Unidas*. Recuperado de https://www.un.org/es/chronicle/article/la-conferencia-sobre-los-oceanos-un-punto-de-inflexion

Dávalos Suárez, J. (2016). Una aproximación a la oceanopolítica. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*. Recuperado de https://journal.espe.edu.ec/ojs/index.php/revista-seguridad-defensa/article/download/RCSDV1N1ART2/pdf/7887

De la Maza, C. (2023, mayo). Chile en la gobernanza global de los océanos. Documento de Trabajo Nº 39, Centro de Estudios Internacionales UC. Recuperado de http://centroestudiosinternacionales.uc.cl/publicaciones/publicaciones-ceiuc/5969-chile-en-la-gobernanza-de-los-oceanos

Fernández Fadón, F. (2013, enero 1). El mar: Tablero geopolítico del siglo XXI. *Política Exterior.* Recuperado de https://www.politicaexterior.com/articulo/el-mar-tablero-geopolitico-del-siglo-xxi

Gatica Bórquez, J. (2020, octubre). Rescatando el valor de la geopolítica para Chile. *Panorama de Seguridad y Defens*a, ANEPE. Recuperado de https://anepe.cl/wp-content/uploads/2021/06/Panorama-de-SD-Rescatando-el-valor-de-la-Geopolitica-analisis-JGB.pdf

González, L. (2018). Organización del espacio global en la geopolítica "clásica": Una mirada desde la geopolítica crítica. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad,* 13(1), 221–238. https://doi.org/10.18359/ries.2864

Le Dantec, F. (2007). Contribución de la geopolítica crítica a la comprensión de la actual concepción de seguridad. Revista Política y Estrategia, (108), 71–82.

Martínez Busch, J. (1990). Ocupación efectiva de nuestro mar. *Revista de Marina*, 3, 233–245. Recuperado de https://revistamarina.cl/revistas/1990/3/jmartinezb.pdf

Martínez Busch, J. (1993, mayo). La oceanopolítica en el desarrollo de Chile [Clase magistral]. *Revista de Marina*, 3. Recuperado de https://revistamarina.cl/revistas/1993/3/martinez1.pdf

Martínez Busch, J. (1993). *Oceanopolítica: una alternativa para el desarrollo*. Andrés Bello.

Martínez Busch, J. (1996). El mar como sistema: Los vectores para la oceanopolítica [Clase magistral]. *Revista de Marina*, 4. Recuperado de https://revistamarina.cl/revistas/1996/4/jmartinezb.pdf

Martínez Osés, P. J. (2016). La Agenda 2030: Contradicciones, transformaciones y resistencias. Centro de Documentación Hegoa, Boletín, 49. Recuperado de https://publicaciones.hegoa.ehu.eus/uploads/pdfs/329/Boletin_n%C2%BA49.pdf

Martínez Pachón, M. (2016). La importancia geopolítica y la realidad de las naciones. *Revista Fuerzas Armadas*, 235, 47–54. https://doi.org/10.25062/0120-0631.703

Moloeznik, M. P. (2014). Qué es la seguridad ciudadana. En Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Informe regional de desarrollo humano 2013–2014: Seguridad ciudadana con rostro humano. Diagnóstico y propuestas para América Latina. PNUD. Recuperado de https://www.undp.org/es/publications/informe-regional-de-desarrollo-humano-para-america-latina-2013-2014

Mujica Chirinos, N., y Rincón González, S. (2010). El concepto de desarrollo: Posiciones teóricas más relevantes. *Revista Venezolana de Gerencia, 15(50), 294–320.*

Naciones Unidas. (1997, octubre 15). Resolución aprobada por la Asamblea General A/RES/51/240. Programa de Desarrollo. Recuperado de https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N97/774/82/PDF/N9777482.pdf

Naciones Unidas. (2005, septiembre 15). Documento final de la Cumbre Mundial 2005. Asamblea General. Recuperado de https://www2.ohchr.org/spanish/bodies/chr/docs/wsoutcome2005_sp.pdf

Naciones Unidas. (2015, septiembre 25). Resolución aprobada por la Asamblea General 70/01: Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Recuperado de https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/93/PDF/N1529193.pdf

Naciones Unidas. (2017, diciembre 5). Una década para salvar a los océanos a través de la ciencia y la investigación. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. Recuperado de https://www.un.org/es/desa/ocean-decade-launch

Naciones Unidas. (2022). Conferencia sobre los océanos, Lisboa, Portugal. Recuperado de https://www.un.org/es/conferences/ocean2022

PNUD. (1994). Informe de desarrollo humano. Fondo de Cultura Económica.

Roses, M. (2012). Seguridad humana y salud pública. *Revista Panamericana de Salud Pública,* 31(5), 351–354.

Save the Planet. (2020). La importancia de los océanos. Recuperado de https://www.saveplanetnow.com/la-importancia-de-los-oceanos/

Stavridis, J. (2017). *Sea power: The history and geopolitics of the world's oceans.* Penguin Press.

Stein, A. (2009). El concepto de seguridad multidimensional. *Revista Bien Común*, 15(176–177), 31–37.

Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (SUBDERE). (2015). Geopolítica, Estado y territorios (Serie Documentos de trabajo para la descentralización y desarrollo regional). Gobierno de Chile. Recuperado de https://proactiva.subdere.gov.cl/bitstream/handle/123456789/470/015-Geopol%C3%ADtica%2C%20Estado%20y%20Territorios%20SALDIVAR-SUBDERE%202015.pdf

Till, G. (2018). *El poder marítimo en el siglo XXI*. Instituto de Publicaciones Navales.

Universidad Alfonso X El Sabio (UAX). (2023, enero). *Todo sobre la geopolítica: Definición, inicios, características e importancia.* Recuperado de https://www.uax.com/blog/ciencias-politicas/que-es-la-geopolitica-que-estudia-y-su-importancia

Uribe Cáceres, S. (2020). Tendencias, amenazas, discursos y prácticas. *Ensayos sobre estrategia marítima,* 4(12), 113–121. Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". https://doi.org/10.25062/2500-4735.2298

El delito de la piratería marítima en las aguas de Ecuador

Marta Fernández Sebastián

Introducción

Se puede iniciar el recorrido desde el planteamiento del problema de seguridad que supone la piratería marítima para las zonas costeras de Ecuador. La presencia de piratas en aguas ecuatorianas no es un fenómeno exclusivamente contemporáneo. Ya en los siglos XVII y XVIII, las islas Galápagos fueron refugio de piratas y corsarios, tanto es así que el primer mapa fiable de las islas Galápagos se le atribuye al bucanero William A. Cowley (Civallero, 2021).

Con el paso de los siglos, la piratería ha evolucionado pasando de ser una actividad romantizada por el cine y la literatura a convertirse en una actividad ilícita, ligada al crimen organizado. A pesar de que las cifras oficiales de los informes de la Oficina Marítima Internacional (IMB por sus siglas en inglés) o la Organización Marítima Internacional (OMI) indican un descenso en el número de ataques piratas en aguas ecuatorianas o fronterizas con Perú, los medios de comunicación siguen publicando noticias sobre el acoso al que las comunidades pesqueras en Ecuador y en aguas fronterizas son sometidas por parte de estos ladrones del mar. Además, estos mismos medios de comunicación se hacen eco de la vinculación de los ataques piratas con el crimen organizado.

Es por este motivo por el que los principales objetivos de este capítulo son analizar el fenómeno de la piratería marítima y el robo a mano armada en las aguas de Ecuador y en sus zonas fronterizas. También se busca establecer posibles vínculos entre la piratería marítima y otras actividades delictivas y el crimen organizado. Finalmente, se pretende determinar si la piratería marítima en aguas de Ecuador puede considerarse un agente desestabilizador que suponga una amenaza para la seguridad y la estabilidad nacional y regional en la zona.

Para abordar el estudio de la piratería marítima en Ecuador se parte del área de los estudios sobre seguridad, entendidos estos de forma multidisciplinar que comprende diferentes campos científicos como las Relaciones Internacionales, la geografía, la economía, el derecho y la estadística. Por tanto, dentro de esta área de investigación se pretende abordar la piratería como un problema relacionado con la debilidad estatal, la falta de oportunidades en

amplios segmentos de la población, la corrupción y la relación de la piratería marítima con el crimen organizado.

El análisis está dividido en tres partes, atendiendo a un orden lógico que facilita la comprensión del trabajo. La primera parte ofrece una descripción exhaustiva del fenómeno de la piratería, lo que permite un acercamiento y explicación a la complejidad del concepto. La segunda parte analiza la piratería marítima en el caso concreto de Ecuador. En este apartado se estudian los grupos de piratas, su modus operandi, su conexión con otras actividades delictivas, su repercusión en los estratos sociales y políticos, así como las respuestas político-militares que se están implementando en Ecuador para hacer frente al delito de la piratería. Finalmente, la tercera parte establece una serie de conclusiones y recomendaciones basadas en los objetivos del capítulo.

Métodos y técnicas de investigación

El método de investigación de este capítulo se centra en un enfoque cualitativo orientado a la comprensión del fenómeno de la piratería en Ecuador que permite realizar un profundo análisis del impacto económico, político y social de la piratería marítima, y de cómo esta afecta también a la seguridad nacional y regional. Por tanto, los métodos utilizados fueron el descriptivo y el analítico. El método descriptivo permite realizar un acercamiento al fenómeno de la piratería marítima de la manera más exhaustiva posible. Por su parte, con el método analítico y considerando la descripción, se analizaron en profundidad las características específicas de la piratería en el caso concreto de Ecuador; así como sus repercusiones políticas, económicas y sociales, y las medidas que se están estableciendo para combatirla. Este análisis permite tener una visión precisa del fenómeno y sus repercusiones. Todo esto ayuda a establecer una serie de conclusiones y recomendaciones con las que se ha pretendido cubrir los objetivos del capítulo.

Las técnicas de investigación empleadas se enmarcan en la observación directa e indirecta. La observación directa se ha realizado a través de entrevistas a expertos en la materia como el Capitán de Navío en servicio pasivo (CPNV [sp]) Humberto Gómez y el internacionalista Ramiro Lapeña. Para la observación indirecta se han estudiado diferentes fuentes documentales tales como documentos oficiales de la IMB o la OMI, así como artículos de investigación y prensa publicados en distintos medios. El empleo de la observación directa e

indirecta y de datos e información presentados, tanto por organismos oficiales como por fuentes no oficiales, permite obtener una perspectiva más amplia del fenómeno de la piratería a nivel general, como en el caso concreto de Ecuador.

Dificultades encontradas a la hora de realizar la investigación

Conviene destacar que analizar la piratería marítima supone todo un reto debido a la complejidad que el fenómeno encierra en sí mismo desde su definición hasta las posibles conexiones que pueda tener con otro tipo de delitos. A esto hay que añadir las dificultades que se han encontrado a la hora de hablar de piratería marítima en aguas ecuatorianas, y que han sido principalmente:

- La inexactitud de los datos, ya que no se han encontrado fuentes oficiales en las que se ofrezcan datos precisos del número de asaltos, pues se estima que se producen más que los oficialmente reportados.
- La falta de información en general en todo lo relativo al fenómeno de la piratería marítima y el robo a mano armada en las aguas del Ecuador.

A esto hay que añadir la complejidad que rodea todo estudio que comprende el análisis del crimen organizado, dentro del cual se incluye la piratería marítima. Un ejemplo de ello se encuentra en la escasa información oficial que se ha encontrado al respecto. A pesar de estas dificultades, que se han intentado solventar de la manera más minuciosa posible contando con el testimonio de expertos en la materia, el capítulo ofrece un análisis riguroso del fenómeno de la piratería marítima en Ecuador y siempre respetando el rigor científico exigido para un análisis como este.

Delimitación conceptual del fenómeno de la piratería

Establecer una definición de piratería marítima es una tarea compleja y ha supuesto una preocupación para los expertos desde hace siglos (Mejía, 2003). De la misma manera, es muy importante indicar qué es lo que se entiende por piratería para diferenciarlo de otro tipo de actividades delictivas y así poder establecer medidas para su contención. La piratería marítima es uno de los delitos más antiguos del Derecho de Gentes (Sobrino Heredia, 2009). Se conoce casi desde que comenzaron a transportarse bienes a través del mar. Sin embargo, y a pesar de su antigüedad, la piratería marítima no ha quedado reducida a

una actividad del pasado o un ámbito geográfico determinado, sino que sigue estando presente en la actualidad, aunque con algunas diferencias.

No es igual la piratería marítima en aguas del Mediterráneo en el siglo XVII que la que se desarrolló en aguas del Océano Índico a principios del siglo XXI. Tampoco son iguales aquellos asaltos a embarcaciones en aguas del Mar Caribe que las persecuciones en lanchas motorizadas con fusiles de asalto y armas sofisticadas en el golfo de Adén. Es, por tanto, esta constante evolución lo que dificulta el establecimiento de una definición del fenómeno de la piratería, ya que si la actividad pirata está sujeta a una serie de cambios, su denominación también. Actualmente, estos actos violentos no se producen solo en alta mar, sino también en aguas territoriales, incluso en aguas interiores, y no solamente responden a fines lucrativos privados, sino también a fines políticos o una mezcla de ambos (Sobrino Heredia, 2019). Además, hoy en día no existe realmente un consenso sobre la denominación de piratería, lo que provoca imprecisiones en el combate de un delito que amenaza a sectores económicos estratégicos en diferentes áreas del planeta (Fernández Sebastián, 2017).

Antiguamente, aunque no existiera una concordancia en lo que los Estados entendían por piratería marítima, existía un concepto amplio y común de lo que suponía el fenómeno. Se estimaba que cualquier acto de violencia cometido en alta mar por personas que no estuvieran relacionadas con una autoridad era considerado un delito de piratería. Esta definición tan amplia comenzó a reducirse a mediados del siglo XX cuando se consideró que debería haber una distinción entre las actividades delictivas realizadas en alta mar y las realizadas en aguas territoriales.

De este modo, aquellas actividades delictivas de alta mar serían tratadas como un delito internacional mientras que aquellas que tuvieran lugar en aguas territoriales serían juzgadas bajo la jurisdicción nacional (Fernández Sebastián, 2017). Esta delimitación se estableció en la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958. La Conferencia adoptó cuatro convenciones específicas:

La Convención sobre la Alta Mar (que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962), la Convención sobre la plataforma continental (que entró en vigor el 10 de junio de 1964), la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua (que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964), la Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar (que entró en vigor el 20 de marzo de 1966) (Naciones Unidas, 2010)[5].

5 La II Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se celebró en 1960 y en ella no se produjo ningún acuerdo internacional relevante para nuestro caso de estudio.

En 1970 la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que se desarrolló en 11 periodos de sesiones entre 1973 y 1982. El corolario de acuerdos que devienen de esta etapa continúa vigente hoy en día. En lo que respecta a la piratería marítima, en estos momentos no suponía una prioridad, pues se consideraba una actividad en desuso que no representaba un problema o un motivo de preocupación para los diferentes Estados. En cualquier caso, el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en sus siglas en inglés UNCLOS) define así la piratería:

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a. *Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*
    - *Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
    - *Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*
b. *Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*
c. *Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente (*Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982).

Dos años más tarde de la firma de la UNCLOS, en 1985, el mundo presenciaba el renacimiento de los delitos en el mar con el secuestro del crucero italiano Achille Lauro y un repunte de la piratería en el sudeste asiático, que incluía a su vez nuevas formas delictivas como el secuestro, la extorsión y su uso para fines políticos o ecológicos. Estas novedades no encajaban con la idea que hasta el momento se tenía del fenómeno de la piratería y por tanto cuestionan la definición que hasta la fecha se le había asignado (Sobrino Heredia, 2008).

Por tanto, considerando la definición aportada por Naciones Unidas, tienen que darse una serie de elementos para que un ataque contra una embarcación en el mar sea considerado un acto pirata:

- Tiene que ser un acto ilegal de violencia.

- Tiene que cometerse con un propósito personal.
- Debe ser cometido por una persona a bordo de un buque o aeronave privado.
- Tiene que estar dirigido contra un buque (o aeronave, o persona o propiedad a bordo de un barco).
- Tiene que ser un acto cometido en alta mar o en aguas que no correspondan a la jurisdicción de ningún Estado (Mejía, 2003).

Coincidiendo con Martínez Alcañiz (2009), Heinze (2013) y Guilfoyle (2010) se considera una definición excesivamente restrictiva. Otra de las condiciones que establece la definición es que para que un acto de violencia en el mar sea considerado un acto de piratería tiene que cometerse con la intención de conseguir un "propósito personal". Sin embargo, no se define qué se entiende como tal, ya que este puede tratarse a su vez de un propósito económico o político.

Pero quizá el punto más controvertido de esta definición sea el que se refiere a la piratería como un acto cometido en alta mar o en aguas que no correspondan a la jurisdicción de ningún Estado. Con esto se entiende que solo los delitos cometidos más allá de las 200 millas náuticas desde la línea de costa se consideran un acto de piratería. Por tanto, muchas acciones ilegales como los ataques piratas cometidos en el canal de Panamá o el Estrecho de Malaca, no se considerarían como tal (Fernández Sebastián, 2017).

Teniendo en cuenta todo esto, es posible considerar que la definición oficial de piratería que hace Naciones Unidas se ha quedado obsoleta porque, a pesar de que el concepto de jurisdicción de las aguas y la delimitación de las zonas marítimas por parte de un Estado ha evolucionado a lo largo de los años con las distintas conferencias de Naciones Unidas, el concepto de piratería ha quedado anclado en lo que Mejía (2003) ha denominado como "thinking of 1932" traducido como "pensamiento de 1932" (Fernández Sebastián, 2017).

Por su parte, la OMI, organización de Naciones Unidas especializada en asuntos marítimos, asume la definición de piratería contenida en UNCLOS, pero añade también los actos de violencia en el mar que ocurren en aguas territoriales, aunque sin atribuirles la denominación de actos piratas. De este modo, la OMI, en su vigesimosexta Asamblea, recoge lo que considera "Robo a Mano Armada perpetrado contra Buques" a través de la resolución A.1025 (26) del "Código de Prácticas para la Investigación de los Delitos de Piratería y Robo a Mano Armada contra Barcos". Y lo define como:

1. *Cualquier acto ilegal de violencia o detención o cualquier acto de depredación o amenaza ya mencionados, diferente a un acto de piratería, cometido para fines privados y dirigido contra una embarcación o personas o propiedad a bordo de un barco, dentro de las aguas internas de un estado, aguas archipelágicas o mar territorial.*
2. *Cualquier acto de incitación o facilitación intencionada a un acto descrito anteriormente.*

Por su parte, la IMB, una oficina especializada dentro de la Cámara de Comercio Internacional que se dedica a combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar, define la piratería como "un acto de abordaje a cualquier tipo de embarcación con la intención de cometer un robo o cualquier otro delito y con la intención o capacidad de utilizar la fuerza en la realización de ese acto" (International Maritime Bureau, s.f.). En este caso se tiene una definición que recoge el concepto de piratería en su sentido más amplio, ya que emplea indistintamente el concepto de piratería y el de robo a mano armada. Por tanto, para el análisis de este capítulo se ha optado por seguir la línea del IMB y, al hablar de piratería, se hará referencia tanto las actividades violentas en alta mar como en aguas territoriales, ya que los dos se consideran un solo delito marítimo.

Piratería marítima en Ecuador

Teniendo en cuenta las delimitaciones conceptuales que conlleva el término de piratería marítima, que se ha analizado en el apartado anterior, la piratería en las aguas del Ecuador se corresponde en su mayor parte a delitos de robo a mano armada. Los mismos suelen ocurrir en las aguas territoriales del país, por lo que distan de lo que el derecho internacional marítimo entiende por piratería (CCPNV [sp] Humberto Gómez, comunicación personal, 29 de mayo de 2025).

Fernández Sebastián (2017) señala que existen cinco características que propician que en una zona determinada se desarrolle el delito de piratería:

- Situación geográfica con una importancia económica considerable por donde se produzca un amplio volumen de tráfico marítimo y que, por tanto, conceda a los piratas "la oportunidad" de atentar contra esos barcos.

- Una situación política débil y con economías que, aunque puedan parecer fuertes de cara a la Comunidad Internacional, interiormente son muy vulnerables y propician importantes niveles de desigualdad social.
- Altos niveles de pobreza entre la población, lo que los lleva a considerar el delito como una forma de vida.
- Aceptación cultural de la piratería. Si la piratería se considera un oficio, una forma de vida, la población lo justifica y no lo condena, es decir, lo normaliza.
- Corrupción política. Los altos niveles de corrupción política y judicial propician la impunidad de los piratas y la colaboración gubernamental y policial con sus delitos (Fernández Sebastián, 2017).

A continuación, se aplica el análisis de estas cinco características al caso ecuatoriano:

Situación geográfica con importancia económica y estratégica

La extensión marítima de Ecuador es de aproximadamente 1 356 142 km², incluyendo también sus aguas interiores. Esta vasta extensión marítima, hasta cinco veces más grande que el territorio continental, contribuye al desarrollo económico del país gracias al transporte de mercancías y la pesca. Sin embargo, lo convierte también en una zona clave para el desarrollo de actividades delictivas, especialmente en sus zonas fronterizas con Colombia y Perú, y sus puertos marítimos y fluviales (Fernández Sebastián, 2023).

Debilidad política

Se puede considerar que Ecuador cuenta con una institucionalidad débil, entre otras cosas, debido al clientelismo del empleo público. Esto genera un nulo conocimiento de temas importantes en cuestiones políticas y una gran rotación de cuerpos de funcionarios, lo que da como resultado falta de profesionalidad y especialización. En los últimos años se ha creado una tendencia a recortar organismos estatales; por ejemplo, actualmente no existe una entidad coordinadora de seguridad, lo que supone un problema de parte de personal y recursos. A esto hay que añadir la falta de respeto a las instituciones y una una nula cooperación entre los diferentes partidos, lo que favorece las cadenas de corrupción y el tráfico de influencias (Ramiro Lapeña, comunicación personal, 1 de julio de 2025).

Lapeña (comunicación personal, 1 de julio de 2025) señala además, como otro factor importante que influye en la debilidad política, la existencia de ad-

ministraciones locales y regionales cooptadas por el narco que colocan a personal a su servicio en puestos claves para obtener información de operaciones y contratos públicos para el blanqueo de capitales.

Niveles de pobreza considerables

Según los datos del INEC, en Ecuador hay 5.2 millones de personas viviendo con ingresos menores a los 91,43 dólares al mes (INEC, 2024). La situación es más crítica en la provincia de Manabí, con una tasa de pobreza del 28% (El diario, 2025). Es aquí donde se encuentra el segundo puerto más importante del país y es una de las zonas más castigadas por las bandas de crimen organizado.

Aceptación Cultural de la piratería

Este es un punto controvertido porque no sería del todo correcto hablar de aceptación cultural, sino más bien de resignación y miedo por parte de la población que vive en las zonas más castigadas por los ataques piratas. Como parte del crimen organizado, las bandas de piratas que operan en las aguas de Ecuador siembran el terror entre sus víctimas con amenazas contra ellas o sus familias, el uso de la violencia o incluso la muerte, lo que hace que la población amenazada por piratas no tenga elección (Amerise, 2023). Como lo plantea Humberto Gómez:

La naturaleza de las personas que se dedican a esta actividad se sustenta en principios de supervivencia que incluyen aspectos de amedrantamiento violento hacia sus víctimas, porque el miedo y el terror son parte de su armamento y es, tal vez, el más efectivo porque inciden directamente sobre la capacidad del ser humano de reaccionar, y lo ubica en la necesidad de subordinarse temporalmente en función de proteger su vida y de los que posiblemente estén cerca (comunicación personal, 29 de mayo de 2025).

De este modo, las poblaciones costeras no tienen más remedio que ceder a las demandas de estos grupos criminales, ya que, de lo contrario, les roban su sustento de pesca, los motores de sus lanchas o incluso les obligan a unirse a ellos.

Corrupción

Peters y Voss (2025) definen la corrupción como "un viejo problema de Ecuador" y señalan los vínculos que existen entre los grupos criminales, el narcotráfico y las fuerzas de seguridad del país.

Por tanto, es posible ver cómo Ecuador cumple los puntos más importantes para que sus aguas sean centro de actividades criminales, entre las que se encuentra la piratería. En este punto es importante señalar que, aunque los ataques piratas en Ecuador no son un hecho aislado, sino algo habitual —y así lo muestran los medios de comunicación del país— se encuentra que los datos oficiales muestran lo contrario.

De este modo, el informe de la Oficina Marítima Internacional en su informe de 2025 indica que, en el caso de Ecuador, los ataques a embarcaciones se han reducido considerablemente desde el año 2022 hasta el punto en que en el año 2024 no se reportó a esta organización ningún ataque pirata y, en el momento de redactar este capítulo a mediados de 2025, solo se ha registrado un intento de asalto en aguas de la isla de Puna (ICC, Oficina Marítima Internacional, 2025). Por esta razón, el mismo informe indica el fin de los ataques piratas en puertos y ríos interiores de Ecuador. Esto lleva a uno de los puntos que se han discutido en líneas anteriores sobre la resignación y el miedo de las poblaciones costeras afectadas que les conduce a no denunciar y reportar este tipo de ataques, por lo que no hay un registro oficial que muestre el problema real.

Modus operandi de los piratas

En el caso de Ecuador, la finalidad de los ataques piratas es el robo, que a menudo está relacionado con el narcotráfico (Humberto Gómez, comunicación personal, 29 de mayo de 2025). El perfil de estos piratas es el de un delincuente promedio, jóvenes de barrios marginales que en muchos casos pertenecen a una banda (Amerise, 2023). El CPNV (s.p.) Gómez hace también referencia al grado de planificación e inteligencia operativa con la que cuentan estos grupos, otro de los hechos que refuerza la hipótesis de esas relaciones entre los piratas y el narcotráfico.

En sus ataques utilizan submetralladoras y equipos de comunicación troncalizada en zonas donde no existe señal GPS. Por ejemplo, utilizan móviles con tecnología 2G que funcionan mejor en la zona. Las bandas reclutan a trabajadores de bajo nivel, jóvenes que buscan dinero fácil o pescadores a los que no se les da otra opción que colaborar con ellos y que conocen bien la zona, lo que les facilita una vía de escape en caso de persecuciones policiales. Son grupos muy violentos y peligrosos que no dudan en asaltar embarcaciones custodia-

das con guardias armados para robar sus armas (Primicias, 2024; Extra, 2022) y también a miembros de la Marina de Ecuador (Poder Informativo, 2025).

De la misma manera, atacan las pequeñas embarcaciones pesqueras aproximándose en sus lanchas y disparando indiscriminadamente. Abordan las embarcaciones, amenazan y maniatan a los tripulantes y roban lo que está a su alcance (Cooper Acción, 2025). Entre sus objetivos se encuentra el robo de motores, combustibles o pequeñas lanchas pesqueras que son utilizadas para transportar droga hacia embarcaciones nodriza (Humberto Gómez, comunicación personal, 29 de mayo de 2025). Es también habitual el robo a camaroneras, amenazando así a la segunda industria más importante del país, después del petróleo, y a los trabajadores que dependen de ella.

A esto hay que añadir que los ataques de estos piratas se extienden más allá de las fronteras de Ecuador, llegando a producirse incidentes frente a las costas peruanas, especialmente en la región de Tumbes (CooperAcción, 2025). En estos casos hay indicios de que existe una cooperación entre bandas ecuatorianas y peruanas, pues tanto el modus operandi como el alto grado de violencia contra las víctimas son los mismos. Se repite la estrategia en la que los piratas asaltan las embarcaciones de los pescadores disparando indiscriminadamente, roban todo lo que está a su alcance y huyen con el botín al otro lado de la frontera (Amaya, 2025).

Respuesta a la piratería marítima por parte de las Fuerzas de Seguridad

Las Fuerzas Armadas de Ecuador tienen como misión: “La defensa de la soberanía e integridad territorial y, complementariamente, apoyar en la seguridad integral del Estado de conformidad con la Ley” (Constitución de la República del Ecuador, artículo 158). Esto incluye también los espacios marítimos y fluviales para los que cuenta con un grupo de Fuerzas Armadas especializadas, la Dirección General de los Espacios Acuáticos (DIRNEA) y el Comando de Operaciones Navales y el Comando de Guardacostas.

La institución cuenta con más de 1 300 efectivos para vigilar toda la línea de costa y el mar jurisdiccional. Para este cometido realizan diferentes operaciones y emplean sofisticadas herramientas para mitigar las actividades ilícitas que se desarrollan en aguas ecuatorianas; tales como la utilización de dispo-

sitivos de monitoreo por satélite, el troquelado de motores o el control de la inspección de talleres de motores en los puertos y poblaciones pesqueras. A esto hay que añadir acuerdos de cooperación con Colombia con los que ambos países se comprometieron a estrechar su colaboración en materia de seguridad para hacer frente de manera conjunta al paso de drogas por la frontera (Fernández Sebastián, 2023).

También existen acuerdos de cooperación en materia de seguridad con Estados Unidos, Israel y la Unión Europea (Humberto Gómez, comunicación personal, 29 de mayo de 2025). Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos, los crímenes en el mar siguen sucediendo y suponen una amenaza para la seguridad del país y de toda la región. Esto pone de manifiesto que las medidas adoptadas hasta el momento en la lucha contra el crimen organizado son insuficientes.

Conclusiones

A lo largo de este capítulo se ha analizado en profundidad el delito de piratería en las aguas de Ecuador, siempre teniendo en cuenta, tal y como se ha indicado anteriormente, las limitaciones que comprende el estudio de este fenómeno. Por tanto, recapitulando todo lo analizado hasta el momento, se pueden plantear las siguientes conclusiones:

- La piratería marítima en aguas de Ecuador no es un fenómeno contemporáneo y ha evolucionado a lo largo de los años hasta convertirse en una amenaza para la seguridad de las aguas del país y de toda la región.
- Esta evolución de la piratería se debe a la influencia del narcotráfico en la actividad, ya que en gran parte de los casos, los robos se producen para "servir" al narcotráfico. Se reportan barcas pequeñas para transportar droga, combustible para embarcaciones nodrizas donde se almacena o cultiva droga, o reclutamiento de jóvenes o pescadores artesanales para trabajar en el narcotráfico como mulas o como oteadores por sus conocimientos de las zonas pesqueras.
- La piratería tiene una repercusión social negativa que lleva a los pescadores artesanalesa vivir con miedo a ser agredidos por estas bandas y, en muchos casos, a quedarse sin herramientas con las que trabajar. Incluso por las amenazas de estos piratas, no les queda más remedio que unirse a estas bandas y dedicarse a delinquir.

- La piratería supone también una amenaza económica para el país al atacar directamente a la industria del camarón, la segunda más potente de Ecuador. A las pérdidas económicas hay que añadir también el miedo de los camaroneros, quienes, al igual que sus compañeros pescadores artesanales, tienen que sucumbir a las extorsiones de los piratas.
- La amenaza de la piratería ha pasado los límites de Ecuador y los asaltos se han extendido a territorio peruano. El hecho de que existan posibles vínculos entre piratas ecuatorianos y peruanos debería considerarse, ya que si esta práctica va en aumento, supondría un problema de seguridad regional que pueda llegar a repercutir también en las fronteras terrestres.

La piratería marítima en Ecuador puede considerarse como una extensión del crimen organizado que ha llegado a imponerse por encima del Estado en las pequeñas comunidades pesqueras y más empobrecidas del país. La riqueza en recursos pesqueros de esta zona, así como su posición estratégica, por tratarse de zonas portuarias y, por tanto, de intercambios comerciales, debería ser prioridad del gobierno, ya que perder su control puede suponer una amenaza para la seguridad y economía del país.

Del mismo modo, debería reforzarse la inversión en defensa y proveer a las Fuerzas Armadas de equipo y suficiente personal entrenado y especializado en tareas marítimas para poder hacer frente al problema. Sería importante también, ampliar los acuerdos con los países vecinos respecto a la persecución del crimen, así como revisar la legislación interna para que los criminales cumplan las penas máximas por los delitos cometidos. Ecuador cuenta con una situación estratégica privilegiada y gran riqueza económica en sus aguas. Esto lo convierte en un país con mucho potencial en Sudamérica. En consecuencia, la defensa de sus aguas debería suponer una de las prioridades de su estrategia de seguridad, ya que contribuiría al desarrollo económico y social del país.

Referencias

Amaya, L. (2025, enero 20). Piratas extorsionan y asesinan a pescadores artesanales en la costa norperuana sin respuesta de las autoridades. *Mongabay*. Recuperado de https://es.mongabay.com/2025/01/piratas-extorsio-

nan-asesinan-pescadores-artesanales-costa-norperuana-sin-respuesta-autoridades/

Amerise, A. (2023, mayo 4). "Los piratas mataron a mi hermano": El terror en los ríos y mares de Ecuador por la oleada de asaltos armados. *BBC News*. Recuperado de https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-65352883

Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Recuperado de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

Carrión, S. (2022, junio 20). Piratas del golfo de Guayaquil atacaron a policías: Los agentes se "bajaron" a dos. Extra.ec. Recuperado de https://www.extra.ec/noticia/judicial/piratas-golfo-guayaquil-atacaron-policias-agentes-bajaron-dos-69195.html

Civallero, E. (2021). Piratas, balleneros, colonos y científicos. *Galapagueana. Fundación Charles Darwin*. Recuperado de https://galapagueana.darwinfoundation.org/sp/historia/hist001.html

CooperAcción. (2025, enero 27). El accionar de los piratas en el mar peruano. CooperAcción. Recuperado de https://cooperaccion.org.pe/el-accionar-de-los-piratas-en-el-mar-peruano/

Fernández Sebastián, M. (2017). Piratería marítima en el Estrecho de Malaca, Somalia y Nigeria. Causas, consecuencias y respuestas. Un fenómeno en perspectiva comparada [Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid]. Docta Complutense. Recuperado de https://hdl.handle.net/20.500.14352/22785

Fernández Sebastián, M. (2023). La importancia de la seguridad marítima en la lucha contra el crimen organizado en Ecuador. En B. Gortaire-Morejón (Comp.), *Ecuador hacia el 2025: Escenarios, conflictos y oportunidades* (pp. 101–116).

Guilfoyle, D. (2010). The laws of war and the fight against Somali piracy: Combatants or criminals? Melbourne Journal of International Law, 11(1), 141–154.

Heinze, E. A. (2013). A "Global War on Piracy?" International law and the use of force against sea pirates. En M. J. Struett, J. D. Carlson y M. T. Nance (Eds.), Maritime piracy and the construction of global governance (pp. 47–70). Routledge.

ICC – Oficina Marítima Internacional. (2010). Piracy and armed robbery against ships report.

ICC – Oficina Marítima Internacional. (2025). Piracy and armed robbery against ships report, enero-junio de 2025. *Cámara de Comercio Internacional*. Recuperado de https://icc-ccs.org/wp-content/uploads/2025/07/2025-Jan-Jun-IMB-Piracy-and-Armed-Robbery-Report-1.pdf

International Maritime Bureau. (s.f.). Definición de piratería marítima. *Cámara de Comercio Internacional*. Recuperado de https://icc-ccs.org

Martínez Alcañiz, A. (2009, marzo). Cuestiones jurídicas sobre piratería en la mar. *Revista General de Marina,* 256, 229–250.

Mejía, M. (2003, noviembre). Maritime gerrymandering: Dilemmas in defining piracy, terrorism and other acts of maritime violence. *Journal of International Commercial Law*. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/234022536_Maritime_Gerrymandering_Dilemmas_in_Defining_Piracy_Terrorism_and_other_Acts_of_Maritime_Violence

Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Art. 101. Recuperado de http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Naciones Unidas. (2010). *Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar de 1958*. Audiovisual Library of International Law. Recuperado de https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_s.pdf

Peters, M., y Voss, G. (2025, junio 12). Nuevos casos de corrupción en las fuerzas de seguridad revelan un viejo problema en Ecuador. Insight Crime. Recuperado de https://insightcrime.org/es/noticias/nuevos-casos-de-corrupcion-en-las-fuerzas-de-seguridad-revelan-un-viejo-problema-en-ecuador/

Redacción Poder Informativo. (2025, mayo 24). [Publicación en Facebook]. Poder Informativo. Recuperado de https://www.facebook.com/watch/?v=999792295276445

Redacción Primicias. (2024, abril 28). Así operan los temibles piratas en el golfo de Guayaquil. *Primicias*. Recuperado de https://www.primicias.ec/noticias/seguridad/piratas-asaltos-operativos-golfo-guayaquil/

Sobrino Heredia, J. M. (2008). Piratería y terrorismo en el mar. En *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz* (Nº 1, pp. 81–146). Universidad del País Vasco. Recuperado de http://www.ehu.eus/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2008/2008_2.pdf

Sobrino Heredia, J. M. (2009). La piratería marítima: Un crimen internacional y un galimatías nacional. *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI), (17), 1–4.*

Sobrino Heredia, J. M. (2019). Transforming the ocean law by requirement of the marine environment conservation. En B. Schütte, S. Ségura y M. Seta (Eds.), *Proceedings of the International Symposium on Marine Environment Conservation*. York St John University. Recuperado de https://ray.yorksj.ac.uk/id/eprint/11392/

Los estrechos marítimos como choke points críticos para la geopolítica mundial: casuísticas, variables y ejemplos para el caso europeo y americano

Ricardo Gómez Laorga

Introducción

"La posesión de los estrechos es vital para el control del mar y, por ende, para la seguridad y el poder de una nación". Con este elocuente aforismo, atribuido a Tucídides, el considerado padre de la escuela realista de Relaciones Internacionales, asumía la capital importancia de los estrechos como puntos sensibles de la geografía y, por ende, geopolítica, de cualquier país. En este sentido, el historiador y militar ateniense ya enunciaba en la transición entre el siglo V y el IV a.C., una cuestión absolutamente en boga en los planteamientos geoestratégicos de los Estados actuales: el control de un estrecho marítimo crítico supone una ventaja comparativa para dicho territorio, sea desde el prisma meramente militar, o desde múltiples carices como el económico o el político.

El autor heleno narraba en su celebérrima obra "La Guerra del Peloponeso" (Tucídides, 2007, obra original escrita ca. 431–404 a. C), el enfrentamiento entre Atenas y Esparta, las principales potencias en la época del entorno del mar Egeo. Además de ello, mostraba por vez primera de forma documentada el intento por dirimir el hegemón regional de dos potencias desde el prisma de la rivalidad y la lógica de "suma cero", donde, irremediablemente, las ganancias de un actor suponían las pérdidas paralelas y proporcionales del otro. En este sentido, el control de enclaves como el paso terrestre de las Termópilas o el istmo de Corinto es señalado por Tucídides como una ventaja comparativa clave para lograr la imposición de una de las dos potencias. Esto es debido a múltiples aspectos como el control comercial, la dificultad para asegurar la movilización de tropas enemigas, el aseguramiento de suministros o el acceso a otras regiones.

En torno a dos milenios y medio después, estas lógicas siguen vigentes. Así, el objetivo de este capítulo es el de mostrar la importancia de los estrechos en dos regiones diversas (el continente americano y el europeo) para converger hacia una hipótesis principal: el control de determinados estrechos críticos es vital para asegurar el liderazgo geopolítico de un determinado actor. En esta

lógica, se llevará a cabo un estudio aplicado a dos choke points enclavados en el continente europeo: el estrecho de Gibraltar y los estrechos del Bósforo y Dardanelos, y dos para el caso americano: el estrecho de Bering y el canal de Panamá[6]. Pese a que en este último caso no se trata de un estrecho en el sentido geográfico de la palabra, este canal marítimo artificial supone un notorio choke point que conecta estratégicamente el océano Pacífico y el Atlántico (a través en este caso del mar Caribe).

El capítulo se dividirá en un apartado inicial en el que se muestre de forma científica y teórica la importancia de los estrechos como accidentes geográficos elementales para comprender la geopolítica marina. En una segunda parte, se describirán los mencionados estrechos europeos aplicados a las casuísticas geopolíticas del continente. Por último, en la tercera parte, se expondrán los también citados casos americanos con la misma lógica. Así, tomando ambos contextos, se podrá dilucidar con rigor y detalle científico la trascendencia de estos *choke points* para entender la geopolítica mundial.

El análisis de los estrechos como parte básica y fundamental de la oceanografía y la geopolítica

La geopolítica de los estrechos no se puede comprender sin atender a causas profundas y de mayor dimensión. Así, siguiendo a Marquina y Aznar (2025), lo marítimo y lo terrestre han tenido tradicionalmente una dialéctica dual y, en ocasiones, dicotómica, para comprender la hegemonía. En primer lugar, es notorio el caso de Halford Mackinder quien, en su célebre tratado "El pivote geográfico de la historia" (1904) exponía la existencia de una tierra corazón (heartland) situada en el entorno del continente asiático. Para el británico, el control de esta área, situada en la actual Rusia y en ciertos espacios del entorno postsoviético, aseguraría a la potencia continental un liderazgo económico, político y militar. La causa es que le permitiría desde esa posición un dominio de la "Isla Mundial", en referencia a los territorios de Europa, Asia y África, con el consiguiente control directo o indirecto ulterior de regiones subalternas como la "media luna insular", en referencia a las islas del Pacífico de Asia y Oceanía.

En definitiva, sin entrar en pormenores analíticos, Mackinder (1904) supone en la potencia y control terrestre la clave de éxito para cualquier aspirante a

6 El concepto de choke point o "punto de congestión" resulta vital para comprender la importancia de los estrechos en la geopolítica. También denominados "cuellos de botella" o "puntos de estrangulamiento".

lograr la hegemonía mundial. Esta tesis surgió en contraposición a la de Alfred Mahan (2013), estratega militar estadounidense que, de forma previa a Mackinder, argumentaba en su obra "La influencia del poder naval en la Historia 1660-1783" publicada en 1890, que es el control de los mares el aspecto primordial para asegurar la mencionada hegemonía, siendo catalogado como un verdadero "apóstol del poder naval" (González y Aznar, 2013, p. 342).

Para Mahan, el comercio a través del mar era más sencillo y efectivo que el terrestre debido a cuestiones logísticas (peores vías de comunicación en la época), por la proliferación de conflictos terrestres y por la rapidez en el transporte vía marítima (Mahan, 2013). En este sentido, la obra de Mahan se enclavó, como la de Mackinder, en lo que muchos autores como Agnew (2005) han denominado la época de la geopolítica naturalizadora de la rivalidad política interimperial (1875-1945), momento de auge y desmembración de los grandes imperios coloniales.

En este sentido, Mahan trataba de comprender el liderazgo de potencias de la época como el Reino Unido, país que había logrado proyectar un vasto imperio diverso y presente en los cinco continentes, siguiendo fórmulas talasocráticas. Así, desde Londres se apreciaba en el control de diversos enclaves y choke points como la fórmula diferencial para asegurar, con poco despliegue territorial, el control comercial, económico y militar. Siguiendo esta lógica se puede dilucidar el control británico de la siguiente selección de enclaves marítimos:

- Estrecho de Gibraltar: cuyo control aseguraba el tráfico militar y comercial entre Europa y África en el entorno mediterráneo.
- Canal de Suez: puerta para asegurar el tránsito del comercio europeo hacia Asia sin necesidad de circunnavegar el continente africano.
- Estrecho de Ormuz: vital, desde el punto de vista energético, para conectar a los países productores de petróleo enclavados en el golfo Pérsico con el resto de los países dependientes de esta fuente de energía, vital en la industria desde finales del siglo XIX.
- Colonias marítimas de Singapur o Hong Kong: enclaves que aseguraban, desde el prisma comercial, las rutas comerciales marítimas entre Asia y Europa.
- Estrecho de Malaca: su dominio permitía liderar el comercio entre importantes mercados consumidores como India y China y la canalización de materia prima hacia Europa.

- Estrecho de Magallanes: pese a que Reino Unido no mantuvo un control político de este estrecho, sí proyectó su influencia en el entorno como nodo básico para conectar comercialmente los océanos Atlántico y Pacífico.

Esta selección discrecional permite inferir dos variables clave para la hipótesis de este estudio. La primera es la máxima de que el control de pequeños territorios diseminados, pero con una posición geográfica notoria permite un grado de liderazgo geopolítico notorio. La segunda, en línea con lo anterior, es la importancia de determinados estrechos estratégicos para dirimir la hegemonía mundial.

A pesar de que, en la actualidad, no existe un ente estatal que controle la totalidad de la lista previamente confeccionada, huelga indicar cómo los estrechos siguen contando con una importancia geopolítica similar de cara a comprender la seguridad, el comercio o la economía internacionales. Este es un aspecto primordial para comprender los equilibrios de poder y que, en el caso del presente estudio, se ilustrará con sendos ejemplos europeos y americanos.

La realidad geopolítica europea vista desde tres estrechos clave: el estrecho de Gibraltar, Bósforo y Dardanelos

La primera de las áreas de análisis de este capítulo lleva hasta el continente europeo. En efecto, pese a que Europa cuenta con numerosos choke points desde el prisma de los estrechos marítimos, se han escogido estos tres de forma discrecional para centrar el estudio en el entorno mediterráneo, clave para comprender la seguridad europea en un momento en el que en el vecindario europeo proliferan numerosos conflictos con diversas casuísticas como la conflictividad en el entorno magrebí, en el Levante mediterráneo (con el notorio caso israelí-palestino-libanés), o la guerra ruso-ucraniana.

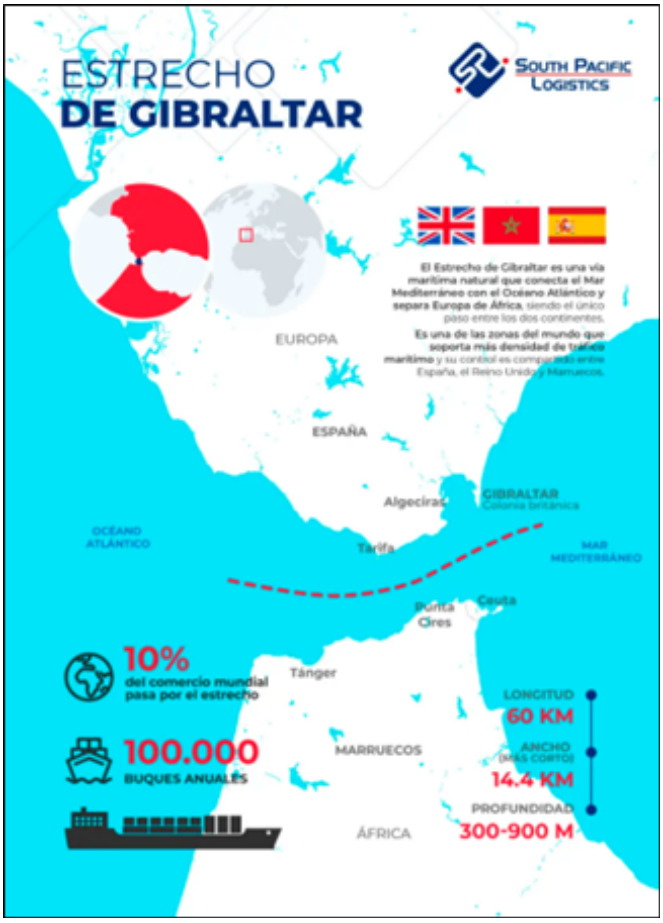
El estrecho de Gibraltar

El primero de los "cuellos de botella" del análisis es el estrecho de Gibraltar. Este supone uno de los pasos marítimos más relevantes desde el punto de vista geopolítico. Une el océano Atlántico y el mar Mediterráneo en sentido occidental-oriental, y Europa y África en sentido septentrional-meridional. Lo

hace en un espacio territorial muy reducido, en torno a 14 kilómetros en su punto menos ancho entre España y Marruecos, y con una profundidad suficiente (900 metros) para asegurar el correcto tránsito naval. Así, en un trabajo clásico, John O'Reilly afirma cómo el de Gibraltar, es uno de los cuatro estrechos mundiales con más concurrencia, lo cual le dota de un valor geoestratégico añadido por el gran número de barcos que por él transitan (O'Reilly, 1988, p.75). De esta forma, el Gibraltar juega un rol esencial por el que transitan varios centenares de barcos diarios, los cuales pueden incluir a cargueros energéticos, portacontenedores o flotas pesqueras y militares (Ver Figura 8).

Figura 8

Entorno del estrecho de Gibraltar



Nota. Tomado de South Pacific Logistics, 2024.

En este pequeño enclave converge la actividad de importantes actores internacionales. En la parte septentrional se hallarían las fronteras meridionales de la Unión Europea (UE) con el caso de un Estado miembro (España, con

importantes nodos comerciales como el puerto de Algeciras); la colonia británica de Gibraltar (en disputa histórica con España, y donde Londres posee además una base militar en el entorno del Peñón de Gibraltar) y, a no muchos kilómetros, la base naval española de Rota, utilizada también por fuerzas estadounidenses, en la provincia española de Cádiz. En su sector meridional, se hallaría uno de los países magrebíes más pujantes (Marruecos), así como pequeños enclaves soberanos españoles como la ciudad autónoma de Ceuta y Melilla, suponiendo con ello las fronteras terrestres más meridionales de la UE y las únicas que se encuentran en otro continente.

Desde el prisma marroquí, la ciudad principal del entorno es Tánger, donde entra en juego el protagonismo chino con el auspicio de una ciudad tecnológica, y su nuevo rol como urbe industrial especializada en sectores como el del automóvil o el aeronáutico. A ello se une el trazado del puerto Tánger-Med, el más grande de África y del Mediterráneo, y el cual suministra en torno a nueve millones de contenedores al año, y la conexión en alta velocidad entre Tánger y Casablanca (Arpa, 2024, p. 21).

Conforme a la legalidad internacional, el estrecho de Gibraltar posee un régimen de paso en tránsito, el cual, según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, permite la navegación y sobrevuelo para el tránsito continuo y rápido en el caso de estrechos que conectan una zona económica exclusiva con otra (Caminos y Cogliati-Bantz, 2014, p. 206). De hecho, esta Convención incluye a Gibraltar como uno de los 33 estrechos "usados para la navegación internacional" y como zona de tránsito inofensivo (Gutiérrez, 2017, p. 351).

El flujo de aguas frías atlánticas converge con el de las cálidas mediterráneas en este enclave, lo cual permite además que el entorno esté caracterizado por la producción energética renovable (Arpa, 2024, p. 21). Además, supone una notoria vía de migración regular supervisada a través de los numerosos ferris que conectan la orilla española y marroquí, y que tiene como hito anual y fundamental la estival Operación Paso del Estrecho (OPE), dispositivo que gestionó el tránsito de hasta 3.4 millones de personas y 850 000 vehículos en 2024 (Ministerio del Interior, 2024). No obstante, es la inmigración irregular uno de los principales retos geopolíticos para países como España. Siguiendo datos del Ministerio del Interior español (2025), y pese a que las llegadas vía marítima a través del Estrecho han descendido al extenderse hacia otras rutas como la vía canaria, continúan siendo un reto para la seguridad del país.

Una última variable para analizar en el caso del estrecho de Gibraltar es la de tipo militar. En efecto, como se ha citado en líneas anteriores, el ser este enclave las puertas geográficas del mar Mediterráneo a través del continente europeo y africano permite proyectar en su entorno despliegues militares de diverso cariz. En este sentido, se puede mencionar la misión denominada como EU NAVFOR Somalia, conocida comúnmente como «Operación Atalanta», una de las principales misiones adscritas a la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR).

La Operación Atalanta tuvo su origen en 2008 con el objetivo de combatir la piratería que proliferaba en el área del Cuerno de África y Somalia. La Resolución 1816 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, que exhortaba a los Estados a hacer frente a esta amenaza en expansión, abrió paso a la creación de la iniciativa comunitaria (Godín, 2022). Esta misión contaba con el patrocinio de España y Francia, al observar el patente peligro para los 20 000 barcos que anualmente cruzan este enclave para proseguir las rutas comerciales entre Asia y Europa, habiendo habido en ese año un total de 134 ataques y 40 secuestros de navíos (Ministerio de Defensa, 2025).

Pese a que el eje de la operación se centra en el entorno del mar Rojo y el océano Índico, la importancia del estrecho de Gibraltar reside en su cercanía con la base naval española de Rota, sede logística de esta iniciativa, y donde converge con el poder militar estadounidense. Desde ahí, se alza como el punto de entrada y salida de las operaciones navales comunitarias desplegadas hacia esa región al proporcionar una ruta segura y controlada hacia el área de operaciones (Germond, 2013, p. 136). En este sentido, el estrecho de Gibraltar supone el enclave para conectar Rota con otras bases ya mediterráneas como Cartagena (España), Tolón (Francia) o Tarento (Italia). De esta manera, el estrecho de Gibraltar se alza como un importante condicionador de estabilidad hacia regiones externas como el Cuerno de África, además de ser un «puente operacional» entre Europa y el exterior, alzándose como un hub de seguridad marítima transcontinental.

Los estrechos del Bósforo y Dardanelos

El segundo ejemplo para el caso europeo son los estrechos turcos del Bósforo y de Dardanelos. Como ocurre con el caso del estrecho de Gibraltar, ambos choke points suponen una encrucijada estratégica para separar, en este caso,

el continente europeo del asiático. Históricamente, estos estrechos han tenido, junto al mar de Mármara, una importancia capital para conectar el mar Negro con el Mediterráneo y, por ende, con los océanos abiertos (Ver Figura 9).

A juicio de Morgado y Varga (2025), tres han sido las potencias que han influido en la circulación de buques por el entorno. En primer lugar, Turquía como país que controla soberana y políticamente el área; en segundo lugar, Reino Unido, país que, como se ha señalado en líneas anteriores, dominó históricamente el tránsito naval por el Mediterráneo gracias a su control de choke points como el ya analizado estrecho de Gibraltar y el canal de Suez a través de sus bases militares en Chipre. El tercero y último poder es el ejercido por Rusia, país que tradicionalmente ha ansiado el acceso a mares cálidos para facilitar su proyección militar naval y que ha tenido en el entorno de los estrechos del Bósforo y Dardanelos una ansiada área de influencia como paso previo a controlar el mar Negro.

Figura 9

Entorno de los estrechos del Bósforo y Dardanelos



Nota. Adaptado de Al Adalieh, 2022.

De hecho, un hito fundamental para comprender el estatus actual de estos enclaves es la Convención de Montreux de 1936, uno de los tratados internacionales más antiguos en vigor. Siguiendo a Conte de los Ríos (2022), el objetivo primordial de este documento es el proteger la soberanía turca y sus intereses de seguridad. Así, con el ánimo consiguiente de regular el tránsito

hacia el mar Negro, se discrimina entre tres tipologías de sujetos susceptibles de transitar por su entorno: los mercantes, los buques de guerra y las aeronaves. De la misma forma, en tiempos de paz, los buques mercantes gozan de libertad de tránsito con independencia de su pabellón y sin estar sujetos a procedimiento alguno.

No obstante, en tiempos de guerra el estatus cambia. Si Turquía no es una de las partes beligerantes, los mercantes pueden proseguir con su libre tránsito; pero si, por el contrario, Turquía es uno de los países en conflicto, se prohíbe el tránsito de los buques mercantes de un Estado en conflicto con Turquía, restando el resto de los países con libre tránsito mercantil siempre y cuando no presten ayuda a un enemigo turco.

En lo concerniente a los buques de guerra, en tiempo de paz, deberán llevar a cabo una notificación por vía diplomática a Turquía. La Convención establece dos escenarios principales. El primero se da cuando Turquía no participa en un conflicto: en ese caso, los buques de guerra de terceros Estados tienen autorización para transitar bajo las condiciones previamente fijadas. El segundo escenario está regulado por el artículo 19, que prohíbe expresamente el paso de buques pertenecientes a potencias beligerantes (Conte de los Ríos, 2022). De esta manera, en el caso de los estrechos del Bósforo y Dardanelos, estos *choke points* cuentan con el auspicio absoluto y discrecional de Turquía, quien tiene la potestad internacional para cerrar el tránsito por estos enclaves conforme a las disposiciones dispuestas en la Convención de Montreux.

Es indudable que el Bósforo y Dardanelos suponen un eje geopolítico inequívoco para comprender las relaciones fronterizas entre el continente europeo y el asiático. En este sentido, su importancia en el transporte energético es indudable. Esto es debido a que por ellos transitan una parte no pequeña del gas y petróleo rusos y azerbaiyanos que se transporta por vía marítima hacia otras regiones (U.S. Energy Information Administration, 2021).

Como se ha indicado en líneas previas, la principal importancia de estos estrechos reside en ser la puerta del mar Negro, un trascendental escenario geopolítico que ha cobrado especial importancia a raíz de la guerra ruso-ucraniana. Desde el prisma alimentario, son clave para comprender la denominada como Iniciativa del Mar Negro, patrocinada por Turquía y las Naciones Unidas entre 2022 y 2023 para asegurar la seguridad alimentaria en continentes como África, al ser Ucrania y Rusia importantes suministradores agrícolas de estos países.

En apenas un año de duración, esta iniciativa aseguró, según Naciones Unidas, el tránsito de 32 millones de toneladas de productos alimenticios a 45 países en tres continentes (United Nations, 2023). Notoriamente se pone el foco en el transporte de 725 000 toneladas de trigo procedente de Ucrania y Rusia a países con inseguridad alimentaria como Afganistán, Somalia, Sudán o Yemen, siendo Kiev la principal suministradora. De forma ulterior y consiguiente, la Iniciativa del Mar Negro ha asegurado una mayor predictibilidad del comercio agrícola, así como el control de unos precios que amenazaban con una importante inflación en caso de que potencias agroalimentarias como Rusia y Ucrania no pudieran exportar sus productos a través de los estrechos del Bósforo y Dardanelos.

En este sentido, puede inferirse cómo Rusia es un actor imprescindible para comprender el equilibrio de poder y geopolítica de estos choke points. La Federación Rusa, desde la desmembración de la Unión Soviética en 1991, ha pretendido jugar un rol esencial en el espacio postsoviético. Por ello, el entorno del mar Negro ha jugado un papel trascendental, con el conflicto ruso-georgiano de 2008 como uno de los grandes ejemplos. Los estrechos jugaron un rol básico en el éxito final ruso. Así, Turquía, pese a apoyar la soberanía georgiana, hizo un llamamiento a la moderación y a no atacar a Rusia. Esto conllevó que Estados Unidos, dispuesto a proporcionar asistencia humanitaria a Tiblisi a través de los estrechos, no pudiera hacerlo al contravenir lo dispuesto en la Convención de Montreux (Morgado y Varga, 2025). De la manera, Ankara impidió el tránsito de buques de guerra estadounidenses que solicitaban avanzar hacia el mar Negro.

El segundo de los conflictos relacionados con esta área geográfica fue la anexión ilegal de Crimea por parte de Rusia en 2014. Esta crisis inició a finales de 2013 cuando el gobierno prorruso de Viktor Yanukovich decidió no firmar el Acuerdo de Asociación (AA) con la Unión Europea, lo cual originó una oleada de protestas organizadas que, desde ese momento, se conocería como "Euromaidán" (House of Commons Library, 2023). Ante esta situación, Rusia decidió quebrantar los acuerdos de arrendamiento que tenía con Kiev sobre las bases navales de Crimea, los cuales expiraban en 2042, y lanzar un referéndum con nulas garantías electorales que, a la postre, resultó positivo a sus intereses, llevando a cabo la mencionada anexión. Con ello, se iniciaría una pugna entre Kiev y Moscú que avanzará hacia un nuevo estatus en 2022.

De esta manera, desde los países occidentales se inició una campaña de punición y sanciones a Rusia como respuesta a su acción. Turquía, sin embargo,

decidió no adherirse a este régimen a pesar de no reconocer la anexión rusa de Crimea (Morgado y Varga, 2025). Ello propició una reducción de ejercicios militares de la OTAN (a la que Turquía pertenece) a su mínima esencia, y asegurándolo gracias a su potestad sobre el tráfico en los estrechos

El siguiente y último hito que tuvo lugar en el Bósforo y Dardanelos ha sido la guerra ruso-ucraniana desde 2022. Desde el lanzamiento de la "operación militar especial" de Rusia, término argüido para enmascarar una invasión contraria a los preceptos del derecho internacional, los estrechos jugaron un rol clave. Estos han sido parte necesaria para asegurar el tránsito de buques mercantes con productos agrícolas, tal y como se ha expuesto previamente. Esto se ha dado porque Turquía aplicó tempranamente el art. 19 de la Convención de Montreux por el cual prohibía el tránsito de buques militares y de guerra de los países beligerantes, excepto a los que regresaran a sus bases (Morgado y Varga, 2025).

De esta manera, puede observarse cómo Turquía, como garante de estos choke points, ha jugado un rol clave para erigir a estos dos enclaves como básicos para entender el poder desplegado en el entorno del Mar Negro. En este sentido, Turquía parece estar jugando un rol que autoras como Antonia Colibasanu (2024) han denominado de "neutralidad equilibrada", lo que ha llevado al presidente turco Recep Tayyip Erdogan a denominar "Nuestro mar Negro" en su visita al presidente ruso Vladimir Putin en septiembre de 2023 (Aydin y Aydıntaşbaş, 2025), mostrando con ello una necesaria ambivalencia para preservar, a su vez, los intereses turcos en la región.

De esta manera, el actual conflicto ruso-ucraniano supone el eje básico para comprender la importancia geopolítica de los estrechos del Bósforo y Dardanelos. Turquía, pese a condenar la invasión rusa y posterior guerra, no es parte beligerante directa. Esto obliga a Ankara a facilitar el tránsito de buques de guerra rusos siempre y cuando aseguren estar retornando a su base. Con ello, Turquía parece estar jugando un escrupuloso equilibrio geoestratégico (Conte de los Ríos, 2022) para impedir una confrontación con Rusia. Con esto puede concluirse que estos estrechos, junto al también descrito de Gibraltar, suponen ejes básicos de la geopolítica de Europa y de su dialéctica con los países que conforman ese continente, así como con los países pertenecientes a continentes adyacentes como África, en el caso de Gibraltar, y Asia, en el ejemplo de los estrechos turcos.

El estrecho de Bering y el canal de Panamá como principales choke points de la geopolítica americana y como bisagras hemisféricas

En esta tercera y última parte del capítulo el objetivo es el de trasladar el área de análisis hacia el continente americano con el propósito de resolver el objetivo de la investigación y la verificación o refutación de las hipótesis de esta. En el entramado geopolítico de América, ambos enclaves suponen dos claros ejemplos para dilucidar la estructura de poder del continente. Así, pese a contar con casuísticas diferenciadas, tienen como denominador común el ser polos estratégicos.

Como se analizará, el estrecho de Bering se encuentra en el extremo septentrional del continente y supone un eje básico de cara a explicar la geopolítica del Ártico y el ser frontera geográfica entre dos de las principales potencias del área: Estados Unidos y Rusia. El canal de Panamá, por su parte, en el entorno caribeño y el istmo centroamericano, es una arteria logística global, trascendental para asegurar el comercio entre el océano Pacífico y el Atlántico y donde, al tradicional liderazgo estadounidense, se ha unido el creciente protagonismo chino.

El estrecho de Bering

El estrecho de Bering se halla enclavado entre el estado de Alaska (Estados Unidos) y el distrito autónomo de Chukotka (Rusia), comunicando el mar de Bering (océano Pacífico) con el mar de Chukotka (océano Ártico). Posee una anchura mínima de, aproximadamente, 82 kilómetros, contando con dos islas centrales (Diómedes Grande y Pequeña), lo cual le otorga el ser un choke point básico para comprender la geopolítica del Ártico, y como límite entre el continente americano y el euroasiático.

Figura 10

Entorno del estrecho de Bering



Nota. Adaptado de García, 2024.

Cabe indicar que la importancia geopolítica del estrecho de Bering ha aumentado en las últimas décadas a raíz de la creciente atención por el Ártico como área clave para dirimir la hegemonía mundial. En este sentido, si durante la Guerra Fría, tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética no tuvieron en esta región su escenario predilecto de pugna, el descubrimiento de nuevos recursos y oportunidades hace del Ártico y, por ende, del estrecho de Bering enclaves trascendentales para comprender la geopolítica del continente americano.

En 2014, la Armada estadounidense publicó la U.S. Navy Arctic Roadmap: 2014–2030, en la cual se afirmaba que:

> Este estrecho de 82 kilómetros de ancho entre Rusia y Estados Unidos […] se convertirá en un sujeto de seguridad cada vez más importante a medida que la actividad marítima siga aumentando […]. Como puerta de entrada al Pacífico para la Ruta Marítima del Norte de Rusia, el estrecho de Bering adquirirá una importancia creciente para el comercio marítimo entre Europa y Asia (Tice, 2020).

Como puede observarse, ha sido en una época relativamente reciente cuando los intereses de las principales potencias mundiales han comenzado a virar hacia una región otrora baldía y helada. Desde Estados Unidos como legítimo soberano del estado de Alaska, se ve con un creciente recelo los intereses

de potencias como Rusia y, en menor medida, China en la región. Así, en la mencionada hoja de ruta se indican aspectos como la garantía de la soberanía estadounidense en el Ártico de cara a salvaguardar la defensa nacional, el despliegue de fuerzas navales para responder ante crisis y contingencias, la preservación de la libertad de los mares, o la promoción de alianzas con aliados y socios internacionales (Tice, 2020).

La causa principal de esta nueva atención por esta área radica en los efectos del cambio climático, lo que ha originado un progresivo deshielo del área ártica y la apertura de nuevas rutas de tránsito antaño inaccesibles. Con el derretimiento del manto polar, se está comenzando a ver la denominada como Ruta del Mar del Norte (RMN) como un punto de inflexión en el orden geopolítico mundial, al recortar notoriamente las rutas marítimas entre Asia Oriental y Europa (Gagaridis, 2019).

A ello se une el mencionado interés del entorno ártico por la multitud de recursos naturales que atesora. En esta ecuación el estrecho de Bering se alza como una variable fundamental al ser un eminente paso en su transporte. En los últimos años, Rusia ha pretendido desarrollar esta ruta, lo cual está otorgando al estrecho de Bering una creciente importancia como choke point de la geopolítica mundial. Siguiendo a Erdem (2014), el estrecho de Bering resulta crucial en la geopolítica mundial al conectar dos Estados como Rusia y Estados Unidos, los cuales constituyen una quinta parte de la superficie terrestre y un tercio del PIB mundial, además de ser miembros permanentes del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

Para ello, existe una ambiciosa legislación internacional que trata de regular un enclave que, durante décadas, ha tenido una importancia geopolítica menor debido a su climatología adversa pero que, en la actualidad, supone una de las áreas más importantes para comprender las relaciones internacionales del presente y del futuro. Entre los principales ejemplos de esta legislación se puede anotar el denominado como Código Polar, el cual proporciona un estándar normativo mínimo de seguridad y ambiental para los buques que transitan por el área ártica. Además de ello, en 2018, la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó una propuesta ruso-estadounidense para establecer una gestión cooperativa del tráfico marítimo en la zona (Todorov, 2022).

En definitiva, el estrecho de Bering supone el único paso marítimo directo entre los océanos Pacífico y Ártico. En este sentido, desde Rusia se ve con un creciente recelo a un hipotético cerco militar por parte de los países de la

OTAN. Por ello, se está apostando desde el Kremlin por una estrategia de despliegue de líneas defensivas costeras desde las islas Kuriles y el mar de Ojotsk hasta el estrecho de Bering y el mar de Chukotka. Más si cabe partiendo de la base de que el Acuerdo de Límites Marítimos firmado entre la Unión Soviética y Estados Unidos, y por el cual surgió la "línea Baker-Shevardnadze" a través del estrecho de Bering, no fue ratificado a posteriori por Rusia.

En este sentido, según Boulègue (2022), de cara a comprender la geopolítica del entorno desde el prisma del continente americano, la pugna en el entorno del estrecho de Bering puede convertirse en un problema futuro para Estados Unidos en términos de acceso. Esto se debe a la mencionada voluntad rusa de revisar el statu quo actual, así como a su voluntad de expandir su industria pesquera al entorno y al mayor tráfico de buques militares y civiles.

El canal de Panamá

El último de los casos de análisis del continente americano, y de este capítulo, es el del canal de Panamá. Como se mencionó en la introducción del capítulo, pese a que este enclave no es geográficamente un estrecho marítimo al modelo de los casos anteriores, supone uno de los choke points clave para comprender la geopolítica mundial. Este canal artificial interoceánico conecta por el istmo de Panamá el océano Pacífico con el océano Atlántico. Tiene su origen a comienzos del siglo XX cuando los Estados Unidos fomentaron la construcción de un canal artificial que conectara ambos océanos, al modelo de lo desarrollado en el canal de Suez en el caso del mar Mediterráneo y el mar Rojo en Egipto.

Con la independencia de Panamá de Colombia, Washington se aseguró, en virtud del Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, el control sobre el entorno del canal de Panamá a perpetuidad, a cambio de una compensación económica y el salvaguardar la independencia del país caribeño. En estos 15 kilómetros de cesión, Estados Unidos comenzó la construcción de un canal interoceánico con esclusas, inaugurado en 1914. Posteriormente, en junio de 2016 se inauguró una ampliación del canal con un tercer carril para buques de mayor capacidad (Larios, 2018). Huelga indicar que, en virtud de los Tratados Torrijos-Carter de 1977, Panamá recuperó (como había hecho Egipto décadas antes con el canal de Suez) el control total del canal al mediodía del 31 de diciembre de 1999 (Ver Figura 11).

Figura 11

Ubicación del canal de Panamá como eje clave para comprender los flujos comerciales en el continente americano



Nota. Tomado de Maps of the World, 2024.

Como ocurriera con su homólogo en Suez, la construcción del canal de Panamá supuso una verdadera revolución en el tráfico comercial marítimo. Si antaño los buques que deseaban transitar del Pacífico al Atlántico y viceversa tenían que acudir por el peligroso y remoto estrecho de Magallanes y cabo de Hornos, con la inauguración del canal de Panamá se redujeron considerablemente los tiempos de viaje, así como los riesgos consustanciales a este tipo de travesías y los costes. En este sentido, el canal de Panamá ha sido una importante herramienta geopolítica para Estados Unidos como líder indiscutible de la política del continente americano y del entorno del Caribe. Esta ventaja estratégica para Washington permitió a su armada una mayor movilidad entre los dos océanos, mejorando su proyección de poder global. Además, desde el prisma comercial facilitó la conexión entre la costa oriental estadounidense y el continente asiático.

Pese a que el mencionado liderazgo de Estados Unidos se ha extendido por un espacio superior a un siglo, en los últimos años, el auge de potencias como

China ha cambiado el estatus de este importante choke point de la geopolítica mundial por el que transita el 6% del comercio mundial, registrándose al menos 9.944 tránsitos y 423 millones de toneladas de carga en 2024 (Razak, 2025). A pesar de la mencionada cesión de la soberanía desde comienzos de este siglo a la Autoridad del Canal de Panamá, Washington tiene en este enclave un área básica para su geopolítica al tener el 70 % de las mercancías del canal como origen o destino un puerto estadounidense, así como por facilitar su rápido despliegue militar entre ambos océanos (Lucq, 2025).

La citada creciente influencia económica de China en Panamá, a través de su participación en las operaciones portuarias y en el desarrollo de su infraestructura, ha supuesto para Estados Unidos una palpable amenaza política y militar. Así, a juicio estadounidense, estas inversiones de Beijing podrían causar futuros alineamientos panameños con los objetivos estratégicos chinos. Además de ello, un riesgo añadido es que China emplee esta infraestructura en el futuro con fines militares. Por ello, desde la potencia norteamericana se ha asumido un nuevo enfoque para contrarrestar la acción de su adversario geopolítico. En primer término, se trata de asegurar la neutralidad del canal de Panamá y promover una mayor cooperación entre el país centroamericano y Washington (Dabbagh, 2025).

Ante el liderazgo estadounidense en el entorno del canal de Panamá, desde China se ha promovido la idea de la construcción de un canal alternativo en Nicaragua. Se trata de un proyecto del gobierno nicaragüense con la empresa HKND Group (vinculada a Pekín), y que utilizaría el entorno del Gran Lago de Nicaragua para reducir la distancia entre la costa atlántica y la pacífica. A pesar de ello, enfrenta varios retos: el primero de ellos sería su excesiva longitud (278 km, frente a los 82 km de su homólogo panameño), así como su ancho (de 230 a 520 metros), lo cual dificulta enormemente su construcción (Swissinfo, 2024). A ello se uniría la total oposición de Panamá y Estados Unidos, quienes verían en la alternativa nicaragüense un órdago a su liderazgo comercial en la región.

El último hito de esta rivalidad, la cual erige al canal de Panamá como uno de los choke points más importantes del continente americano y del mundo, ha llegado con la segunda presidencia estadounidense del republicano Donald Trump. En este sentido, durante su presidencia anterior, mostró enormes recelos acerca de la creciente participación china en las rutas e infraestructuras marítimas globales, y puso sobre la mesa la idea de que Estados Unidos recu-

perara la soberanía de un canal que había cedido a principios de siglo (Brooks, 2025). En definitiva, casos como el canal de Panamá o, el también mencionado ejemplo del estrecho de Bering, muestran la notable importancia geopolítica de un continente americano, tradicionalmente bajo la influencia permanente de Estados Unidos pero que, en las últimas décadas, está viendo en Rusia y China nuevos competidores por dirimir una hegemonía regional y, por ende, global.

Conclusiones

Como se ejemplifica con la inicial alocución clásica atribuida a Tucídides, la posesión, control o influencia sobre determinados estrechos otorga al país o territorio en cuestión una ventaja comparativa respecto de sus competidores o adversarios. Habiendo empleado cuatro casos de estudio discrecionales, dos de ellos adscritos a la geopolítica europea y dos a la americana, se ha tratado de plasmar la importancia de determinados choke points para ilustrar la cambiante e inestable geopolítica mundial. Así, la hipótesis inicial basada en afirmar que el control de determinados estrechos críticos es vital para asegurar el liderazgo geopolítico de un país puede verificarse.

En este sentido, casos de regímenes talasocráticos como Reino Unido, incluso en ejemplos como el de Gibraltar, han mostrado cómo el control de pequeñas porciones de territorio en áreas clave permite un dominio cuasi total de vastos mares como el Mediterráneo; ejemplo similar podría plasmarse con el caso estadounidense que ha dominado tradicionalmente un área clave como el canal de Panamá, el cual conecta dos de los océanos más transitados del mundo. En el caso de los estrechos turcos del Bósforo y Dardanelos, han permitido a Turquía, gracias a la legislación internacional vigente, dominar dos choke points de gran importancia para controlar el acceso al mar Negro y que, en la actualidad, supone una ventaja clave para dilucidar conflictos contemporáneos como la guerra ruso-ucraniana. Por último, el caso del estrecho de Bering ilustra un caso que, pese a que tradicionalmente no ha revestido una gran trascendencia por su ubicación, con el manifiesto deshielo de grandes áreas del Ártico puede suponer un enclave básico para comprender la geopolítica de una región que está llamada a ser uno de los principales escenarios del futuro.

En este sentido, cuatro son las características clave de estos estrechos. En primer lugar, su papel fundamental como puntos de estrangulamiento geoes-

tratégico y de convergencia de múltiples intereses en un área relativamente limitada. En segundo lugar, su creciente interconexión con fenómenos transnacionales como el comercio, la seguridad energética o la militarización. En tercer lugar, su notoria vulnerabilidad estructural ante cualquier tipo de mutación de la legislación internacional o los fenómenos climáticos. Por último, el ser instrumentos de influencia estatal por los cuales las grandes potencias pugnan por el control del espacio marítimo.

En este sentido, en cualquier estudio de cariz oceanográfico, es vital tener en cuenta la geopolítica en torno a estos pequeños enclaves. No solamente desde un prisma exclusivamente jurídico o geográfico, sino también desde términos políticos. Para ello, es crucial tener en cuenta aspectos como la soberanía, la globalización, la dependencia o los nuevos fenómenos disruptivos. Así, más de dos milenios después, las tesis de Tucídides siguen vigentes: la posesión de los estrechos es vital para el control del mar y, por ende, para la seguridad y el poder de una nación.

Referencias

Agnew, J. (2005). *Geopolítica: Una revisión de la política mundial*. Trama.

Al Adaileh, B. (2022). Military features of Turkey's role in the Ukrainian crisis. *Strategiecs Think Tank*. Recuperado de https://strategiecs.com/en/analyses/almlamh-alskryt-lldwr-altrky-fy-alazmt-alawkranyt

Arpa, J. (2024). World bottlenecks: Tangier and the Strait of Gibraltar. *Domus: Architettura arredamento arte*, (1086), 21. Recuperado de https://research.tudelft.nl/en/publications/world-bottlenecks-tangier-and-the-strait-of-gibraltar/

Aydin, M., y Aydıntaşbaş, A. (2025). Bridging the Bosphorus: How Europe and Turkey can turn tiffs into tactics in the Black Sea. *European Council on Foreign Relations* (ECFR). Recuperado de https://ecfr.eu/publication/bridging-the-bosphorus-how-europe-and-turkey-can-turn-tiffs-into-tactics-in-the-black-sea/

Boulègue, M. (2022). *The militarization of Russian polar politics*. Chatham House. Recuperado de https://www.chathamhouse.org/2022/06/militarization-russian-polar-politics/04-pacific-arctic-bering-strait-and-northeast-asia

Brooks, C. (2025). *The Panama Canal: A strategic focal point in trade & geopolitics*. B&B Transformation Solutions. Recuperado de https://bandbtransformationsolutions.com/resources/f/the-panama-canal-a-strategic-focal-point-in-trade-geopolitics

Caminos, H., y Cogliati-Bantz, V. (2014). *The legal regime of straits: Contemporary challenges and solutions*. Cambridge University Press.

Colibasanu, A. (2024). *Turkey's evolving geopolitical strategy in the Black Sea*. Foreign Policy Research Institute. Recuperado de https://www.fpri.org/article/2024/12/turkeys-evolving-geopolitical-strategy-in-the-black-sea/

Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (2008). Resolución 1816 (S/RES/1816). Recuperado de https://docs.un.org/es/S/RES/1816(2008)

Conte de los Ríos, A. (2022). *La Convención de Montreux y la guerra de Ucrania.* Global Strategy. Recuperado de https://global-strategy.org/la-convencion-de-montreux-y-la-guerra-de-ucrania/

Dabbagh, F. (2025). The Panama Canal and the resurgence of great power competition. *Open Journal of Political Science*, 15(2), 33–47. Scientific Research Publishing. Recuperado de https://www.scirp.org/journal/paperinformation?paperid=141200

Erdem, Ç. (2014). Connecting Eurasia and the Americas: Geopolitical implications of the Bering Strait crossing in the age of globalization. International Conference of Eurasian Economies 2014 Proceedings.

Gagaridis, A. (2019). *The Bering Strait: A new chokepoint for great power competition*. Geopolitical Monitor. Recuperado de https://www.geopoliticalmonitor.com/the-bering-strait-a-new-chokepoint-for-great-power-competition/

García, D. (2024). El Estrecho de Bering: El enigmático paso entre Rusia y Estados Unidos. LISA News. Recuperado de https://www.lisanews.org/internacional/el-estrecho-de-bering-el-enigmatico-paso-entre-rusia-y-estados-unidos/

Germond, B. (2013). *The maritime dimension of European security: Seapower and the European Union*. Palgrave Macmillan.

Godín, A. M. (2022, 1 de febrero). Una nueva Operación Atalanta (Documento de Opinión 11/2022). Instituto Español de Estudios Estratégicos. Recuperado de https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2022/DIEEEO11_2022_ANAGOD_Nueva.pdf

González, A., y Aznar, F. (2013). Mahan y la geopolítica. Geopolítica(s). *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 4(2), 243–262.

Gutiérrez, V. L. (2017). Legal regime on navigation through the Strait of Gibraltar: The role of its coastal States. *Il Diritto Marittimo,* 119(2), 366–392.

House of Commons Library. (2023, agosto 22). Conflict in Ukraine: A timeline (2014 – eve of 2022 invasion). UK Parliament. Recuperado de https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-9476/

Larios, G. (2018). Geoestrategia de Panamá en el siglo XXI. Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México, Documento de Análisis 31/18.

Lucq, R. (2025). *Panama Canal: A coveted space at the heart of the US-China rivalry.* Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS). Recuperado de https://www.iris-france.org/en/panama-canal-a-coveted-space-at-the-heart-of-the-us-china-rivalry/

Mahan, A. T. (2013). Análisis de los elementos del poder naval. Geopolítica(s). *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 4(2), 305–334. https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2013.v4.n2.46354

Mackinder, H. J. (1904). El pivote geográfico de la historia. *The Geographical Journal*, 23(4), 421-437. Recuperado de https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/36331

Maps of the World. (2024). Why was the building of the Panama Canal important to the United States. Recuperado de https://www.mapsofworld.com/answers/united-states/why-building-panama-canal-important-for-usa/

Marquina, A., y Aznar Fernández-Montesinos, F. (2025). La geopolítica del espacio marítimo y terrestre. "Mediterráneos" y proyecciones. *Revista UNISCI*, (68), 21–72. https://doi.org/10.31439/UNISCI-229

Ministerio de Defensa. (2025). EUNAVFOR "Operación Atalanta". Recuperado de https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/atalanta.html

Ministerio del Interior. (2024). Operación Paso del Estrecho. Recuperado de https://www.proteccioncivil.es/coordinacion/campanas/operaci%C3%B3n-paso-del-estrecho

Ministerio del Interior. (2025). Inmigración irregular en 2024. Recuperado de https://www.interior.gob.es/opencms/export/sites/default/.galleries/galeria-de-prensa/documentos-y-multimedia/balances-e-informes/2024/24_informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-12-2024.pdf

Morgado, N., y Varga, E. (2025). Geopolitical continuity? An analysis of the Turkish Straits and Russian ambitions. *Southeast European and Black Sea Studies*, 1–17.

O'Reilly, J. (1988). The regional geopolitics of the Strait of Gibraltar [Doctoral thesis, Durham University].

Razak, I. (2025). Panama Canal and Trump's strategic outburst. *Indonesia Business Post*. Recuperado de https://indonesiabusinesspost.com/3753/geopolitics-and-diplomacy/panama-canal-and-trumps-strategic-outburst

South Pacific Logistics. (2024). Qué es el Estrecho de Gibraltar y por qué destaca en el transporte marítimo. Recuperado de https://web.splogistics.com/blog/post/1058/que-es-el-estrecho-de-gibraltar-y-por-que-destaca-en-el-transporte-maritimo

Swissinfo. (2024). Ortega ofrece a China el proyecto del canal interoceánico de Nicaragua con una nueva ruta. Swissinfo.ch. Recuperado de https://www.swissinfo.ch/spa/ortega-ofrece-a-china-el-proyecto-del-canal-interoce%C3%A1nico-de-nicaragua-con-una-nueva-ruta/88223312

Tice, R. (2020). *The Bering Strait: An arena for great power competition*. National Defense University Press. Recuperado de https://ndupress.ndu.edu/Media/News/News-Article-View/Article/2076097/the-bering-strait-an-arena-for-great-power-competition/

Todorov, A. (2022). Shipping governance in the Bering Strait region: Protecting the Diomede Islands and adjacent waters. *Marine Policy*, 146, 105–118. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105118

Tucídides. (2007). Historia de la guerra del Peloponeso (J. A. López Férez, Trad.). Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de https://www.suneo.mx/literatura/subidas/Tuc%C3%ADdides%20Historia%20de%20la%20Guerra%20del%20Peloponeso.pdf

United Nations. (2023, June 15). Update from the Office of the UN Coordinator for the Black Sea Grain Initiative. Recuperado de https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative/update-15-june-2023

U.S. Energy Information Administration. (2021). Turkey: International analysis. U.S. Department of Energy. Recuperado de https://www.eia.gov/international/content/analysis/countries_long/Turkey/

La dimensión estratégica del océano

Alejandro López-Canorea

Introducción

La gobernanza es uno de los asuntos más debatidos en las distintas disciplinas que, de manera holística, buscan realizar un estudio político y geoestratégico de las sociedades humanas. En un mundo globalizado esta depende de manera crítica de elementos amplios como las rutas comerciales, los equilibrios y desequilibrios militares o la capacidad para sostener la hegemonía para los distintos actores locales, regionales y globales. Además, esta competición se puede saldar mediante una política exterior basada en la asertividad, la cooperación o incluso la contención geoestratégica. Esto es especialmente así en pleno cambio de paradigma en las Relaciones Internacionales hacia un auge de la competición entre potencias.

En este marco se pueden incluir tanto aspectos de hegemonía global como el que implica a la competición entre grandes potencias, como la descongelación de numerosas dinámicas de medio alcance por el crecimiento de las potencias regionales. En cualquier caso, existe una pugna por el mantenimiento, por un lado, de un mundo "basado en reglas" (Ngoc Minh Nguyen, 2024) y, por el otro, de una nueva forma de gobernanza global basada en la existencia de otros polos desde puntos del globo no acoplados al orden previo. El primero de los marcos es el defendido por el multilateralismo, con el que Occidente ha asentado desde el final de la Guerra Fría su dominio, en un marco que se puede denominar mundo o hegemonía unipolar. La creciente alternativa podría evolucionar hacia algo similar o sustancialmente diferenciado de la Guerra Fría, dependiendo del reacomodo de las piezas de poder.

El elemento ideológico del socialismo ha sido superado por el aspecto estratégico de la competición por los intereses particulares. Así destaca la cooperación entre países no acoplados en el núcleo decisor occidental, países que han visto menguar su área de influencia a expensas de un auge occidental o países que buscan salir de la periferia económica en la que se encontraban dentro del capitalismo global. En función de cómo maneje Occidente sus opciones, entre otros factores, cabe esperar que se termine de definir la relación de los diferentes actores en la construcción de un mundo que se puede calificar como multipolar.

La relación de los países que no forman parte de dicha coalición hegemónica se ha ido definiendo en base a diferentes escenarios, con intereses y relaciones cambiantes en función del tablero geopolítico. Por este motivo parecía más plausible la construcción de una relación multipolar y con asociaciones fluidas caso por caso, en lugar de alianzas con bloques férreos que incluyeran compromisos más rígidos y un reparto interno de las capacidades que pudieran recordar a un modelo bipolar como el de la Guerra Fría.

Este aspecto militar ha sido parte inseparable de la dinámica de transición durante la segunda y tercera década del siglo XXI, con la "muerte cerebral" de la OTAN (Arteaga, 2019) durante los periodos de gobierno de Donald Trump en Estados Unidos o la priorización de los aspectos militares por parte de China, especialmente desde el "ascenso pacífico" de Hu Jintao (Bustelo, 2005) y la elección de Xi Jinping como líder de la República Popular China. Pero también se ha podido percibir en la creciente confrontación entre Israel e Irán por la construcción de redes de seguridad en Oriente Medio, la presión de Rusia con el espacio postsoviético o de Turquía en el Mediterráneo oriental. Uno de los aspectos críticos de la competición militar es la garantía que cada actor o grupo de actores busca para conservar su acceso preferente a los distintos recursos y rutas comerciales de las que depende su economía.

Por lo tanto, la gobernanza, la defensa y el comercio van estrechamente ligados con la capacidad para proyectar poder global o regional. Aspectos esenciales para la proyección de poder son tanto los militares como los diplomáticos, con el fin de garantizar mejores condiciones en las cadenas económicas globales. Esta necesidad, expresada por los distintos gobiernos, se puede ver acentuada en un mundo globalizado, ya que segmentos esenciales de la economía local se ven afectados por situaciones de seguridad e inseguridad al otro lado del planeta. Así que las rutas comerciales se convierten, todavía más si cabe, en elementos clave de la geopolítica y la geoestrategia.

Las dimensiones geográfica, geológica y antropológica del planeta Tierra marcan los diferentes flujos comerciales, que a su vez serán determinantes para los posibles escenarios de cooperación y conflicto. La geografía es absolutamente insoslayable en la conformación de las rutas comerciales, a través de las complicaciones orográficas, la disponibilidad de vías fluviales, marítimas, valles o llanuras, por ejemplo. La geología y las capacidades humanas han fijado, por su parte, el acceso a los diferentes recursos naturales y minerales. El desarrollo histórico y económico, a su vez, ha limitado los grandes polos industriales, extractivistas, consumistas y comerciales.

Por ello, una vez encuadrados en el presente marco de globalización, son las rutas y recursos presentes los que protagonizan los grandes escenarios de cooperación y conflicto, llevando el aspecto militar a la defensa de esos intereses traducidos al ámbito económico, entre otros aspectos más identitarios o culturales fuera del objeto de estudio. Pero son las potencialidades sobre el futuro las que marcan la dimensión estratégica de cara a la planificación de las estrategias en cada país.

Intrincando esta cuestión económica, comercial y militar con el panorama internacional presentado previamente, se puede observar que la estrategia de los diferentes actores se está moviendo hacia un mundo bajo el paradigma de la competición entre grandes potencias, el auge de potencias regionales y el descongelamiento de conflictos paralizados ante el mundo unipolar (López Canorea et al., 2023). La convulsión de las primeras décadas del siglo XXI se ha desarrollado en un contexto caracterizado por la progresiva erosión del paradigma unipolar del sistema internacional. Es decir, la segunda y la tercera década muestran una mayor participación de países que se encontraban desacoplados de la hegemonía occidental. Por lo tanto, la competición entre potencias a medio y largo plazo apunta a regiones clave para estos actores como Asia-Pacífico. Esta situación se puede observar de manera destacada en la articulación de la mencionada estrategia de China con el "ascenso pacífico" y la estrategia estadounidense de contención que Barack Obama propuso con su "pivote a Asia" (Davidson, 2014).

Sin embargo, la carga previa al nuevo marco geoestratégico ha dejado dañadas algunas rutas comerciales clave gracias a conflictos de larga data o a competiciones que han provocado repartos no definitivos de áreas de influencia. Precisamente, la era de transición de esas prioridades hacia escenarios como el de Asia-Pacífico se ha alargado, entre otros motivos, por las consecuencias heredadas de los conflictos que se desencadenaron durante los periodos anteriores. Entre ellos destacan las numerosas guerras que sucedieron a la descolonización de África y Oriente Medio, la competición estratégica por Europa entre el bloque occidental y el soviético durante la era de la bipolaridad, o las "guerras interminables" del periodo unipolar en Oriente Medio (Koh, 2019).

La fragmentación del espacio terrestre en esa pugna, no finalizada por dichas áreas de influencia, ha dificultado el acceso de todos los actores a regiones clave como la conexión entre Asia y Europa a través de países azotados por conflictos como Rusia, Ucrania, Siria, Irak, Irán, Líbano, Israel, Palestina, Afga-

nistán, Georgia, Armenia y Azerbaiyán. Pero África también es un continente periférico en las redes del capitalismo global, pero es clave tanto en extracción de recursos naturales como en comercio, y se ha visto azotado por numerosos conflictos que han afectado a los intereses locales, regionales y globales sobre la seguridad económica de sus poblaciones.

En consecuencia, los océanos juegan un papel clave en esa batalla por la proyección de poder y la garantía de los flujos económicos, como camino y red donde residen numerosos actores mayores con intereses particulares y actores menores en pugna. Las guerras y los conflictos diplomáticos o comerciales han tenido efectos directos sobre el papel que los mares pueden jugar a este respecto, pero las oportunidades que ha abierto el estudio de la oceanopolítica son cuantiosas. La gestión de las rutas marítimas, la explotación de los recursos marítimos, la seguridad de los estrechos y la modulación global que ejerce el cambio climático son cuatro elementos que tienen importancia nuclear sobre la gestión de la política de cada actor en torno a los océanos y los mares. Aunque las mismas situaciones aplicadas a entornos fluviales pudieran estar relacionadas con la política terrestre, hay algunos casos interesantes de vinculación con la oceanopolítica que serán explorados en este capítulo.

El Océano Pacífico como escenario estratégico principal

La condición de Estados Unidos como hegemón principal en el mundo durante décadas ha permitido cierto desarrollo para las áreas que durante ese tiempo han permanecido alineadas con sus intereses bajo la dirección de Washington. Los "tigres asiáticos" (Posada Suárez, 2013) han sido cuatro territorios que han cumplido este rol durante gran parte del siglo XX. Hong Kong, Singapur, Taiwán y Corea del Sur, destacando el fulgurante crecimiento de este último, han permanecido bajo condiciones favorables por parte estadounidense durante ese periodo, como áreas clave por su posición geoestratégica frente al océano Pacífico.

En los mismos términos, desde el final de la Segunda Guerra Mundial, Japón ha sido de gran importancia para Estados Unidos, hasta el punto de llevar el archipiélago a un control directo y, posteriormente, establecer limitaciones al ejército japonés. Paralelamente, Corea del Sur ha permanecido hasta la actualidad bajo tutela militar estadounidense de forma directa. El hecho de que la Guerra de Corea nunca llegase a fin bajo los términos de un acuerdo de paz

permitió que el gobierno estadounidense se reservase el derecho a dirigir los estamentos militares surcoreanos en caso de un resurgimiento de las hostilidades directas.

De esta manera, entre las bases militares estadounidenses establecidas por todo el mundo, destacan las de Japón y Corea del Sur, como llaves del océano Pacífico. El papel que sus aliados han ido jugando en la región ha ido cambiando según se ha ido confirmando la transformación del orden internacional. A partir de la creación de foros de cooperación o alianzas como el Quad y el AUKUS, Estados Unidos fomenta la participación más activa de sus socios en el Pacífico para la defensa de sus intereses, amalgamados en una red de intereses mayor que los incluya también, el "orden basado en reglas" o "el mundo libre".

Según si la administración de turno en la Casa Blanca ha querido apoyarse en un discurso del liberal internacionalismo y la defensa de valores comunes o si ha querido apoyar a sus socios con una mentalidad más de bloque se han ido alineando por una u otra expresión. Es así como el propio orden basado en reglas ha permitido justificar a China por no llevar a cabo las aperturas exigidas desde Occidente. En el año 2001 se dio su entrada en la Organización Mundial del Comercio, pero el aperturismo económico fomentado por los liderazgos de Deng Xiaoping y de Jiang Zemin no resultó en un aperturismo político al estilo occidental. Se abrió el Partido Comunista a la "burguesía nacional progresista" (López Canorea, 2022), pero el capital extranjero había sido limitado de manera que pudiera atraerse el know how pero no ceder los sectores estratégicos de la economía a intereses foráneos. La puerta abierta con la ruptura sino-soviética se cerró y la competición por el Pacífico se desencadenó a marchas forzadas.

Asimismo, la derrota del bloque socialista y el impulso generalizado de corrientes nacionalistas tuvieron consecuencias en la forma de entender los Estados-nación y los plurinacionales. La reunificación de China, con la devolución de Hong Kong en 1997, por parte de Reino Unido, pasó a ser una prioridad aún más fuerte que en las décadas anteriores. El "siglo de la humillación" (Alcalde Cardoza, 2021) resurgió como un mito argumental en la era de Xi Jinping, y China se encaminó a convertirse también en una potencia naval con la mirada puesta sobre Taiwán.

La construcción de un fuerte ejército, la posesión de armas nucleares, el enorme desarrollo económico y poblacional y un declive relativo de otros paí-

ses occidentales le dieron a China una oportunidad de proyectar poder globalmente. Tangencialmente, Corea del Sur y Japón han destacado enormemente por su dominio del mercado naval, concentrando junto con China los mayores astilleros del mundo. Sin embargo, en Occidente la deslocalización era vista como una ventaja durante la etapa de plenitud de la globalización.

No obstante, con la decadencia paulatina de esa etapa, ejemplificada en los periodos de Donald Trump, la desindustrialización fue vista como un elemento de inseguridad. De esta manera, en los periodos de Joe Biden y Donald Trump ya se fueron dando pasos hacia la absorción de sectores punteros como la industria taiwanesa de semiconductores, con la participación del propio gobierno de Taipéi, cuya baza era la cesión a cambio de la protección. De esta manera, China se convertía en el rival absoluto de Estados Unidos. Washington ha tratado de reconducir a marchas forzadas sus recursos desde Europa y Oriente Medio, con numerosos impedimentos por su sobreextensión, y Beijing ha movido sus piezas para dificultar la estrategia de contención que pretendía trazarse sobre ellos en el Pacífico.

De hecho, dado el ritmo de desarrollo de China y su estrategia de no intervención dura en la región de Asia-Pacífico, el gobierno de Xi Jinping logró numerosos avances en la batalla por el océano Pacífico. Este escenario es absolutamente clave para cualquier tipo de proyección de poder en forma de hegemonía o de contención. En consecuencia, se articuló la estrategia de las "cadenas de islas" (Erickson y Wuthnow, 2016). La hegemonía estadounidense y la participación de sus socios en la región son tan fuertes que China apenas ha comenzado a romper esas primeras cadenas con su mayor asertividad en asuntos internacionales mediante presencia dura. Así, China está cambiando la que hasta el momento era su estrategia, que se basaba en convencer a los países del Pacífico sur de la conveniencia de reconocer la autoridad de Beijing frente a la de Taiwán, ya que formalmente ambos reconocen la existencia de "una sola China" (Yongjun y Xufei, 2024) bajo el consenso acordado en 1992.

La batalla por el Océano Pacífico es tan crucial que se hace esencial ir más allá del conflicto por romper la primera cadena de islas en Taiwán y el Mar del Sur de China o Mar de China Meridional. Es esperable que, dadas las circunstancias expuestas, se dé una alta intrincación entre el papel militar de China y Estados Unidos con el esfuerzo político de los distintos actores en esta área. En esta coyuntura, la fuerza de Estados Unidos y sus socios en Asia-Pacífico permitió a Australia, y en menor medida a Nueva Zelanda, desarrollar toda

una estrategia de seguridad regional para el Pacífico sur (Señorán López, 2025) que contrapesase los intentos de penetración de China. Se debe considerar que un océano de las dimensiones del Pacífico no es un escenario homogéneo para la competición ni para la cooperación. Oceanía y el Pacífico sur son uno de los tableros más amplios, diversos y estratégicos de la batalla por la gobernanza en la oceanopolítica. A las numerosas bases militares y el control estrecho de Japón, Corea del Sur, Filipinas y Australia se debe sumar la preeminencia de Washington sobre la región de Micronesia.

La presencia de Estados Unidos en Oceanía y el Pacífico va desde el establecimiento de estrechísimos vínculos económicos y de defensa con los microestados micronesios hasta el ejercicio de soberanía directa sobre varios territorios. De esta manera, ha establecido una presencia directa en Guam o las Islas Marianas del Norte al oeste del océano y ha enlazado con el estado de Hawái y las Islas Midway en la zona oriental. De manera más meridional, Estados Unidos dispone de diferentes islas y atolones coronados por Samoa Americana. Cabe recordar que tanto Guam como Samoa Americana siguen pendientes de descolonización según el comité correspondiente de la ONU sobre territorios no autónomos (Naciones Unidas, 2025).

Por otro lado, Palaos, Estados Federados de Micronesia e Islas Marshall son los tres países soberanos que ofrecen esa segunda línea de presencia a los estadounidenses a través de los acuerdos de libre asociación y su vinculación económica mencionada previamente. A cambio, los tres países se han convertido en actores que denuncian abiertamente la entrada de China en la región y defienden una línea proestadounidense. Más allá de esto, en la tercera capa de la presencia occidental, Australia y Nueva Zelanda ejercen de actores de referencia para otros muchos archipiélagos de una manera cada vez más competitiva.

Si bien la entrada de China se dio a través de la estrategia de "una sola China" para lograr el reconocimiento pleno a nivel internacional, los últimos países que han llegado a este tipo de acuerdos ya se han encontrado en frente a una China más ambiciosa y que ha desplegado de manera conjunta propuestas de seguridad para sus gobiernos e intereses. Este ha sido el caso para Islas Salomón y Kiribati en 2019 o de Nauru en 2024. Sin embargo, el acuerdo de China con Islas Salomón supuso un shock en la región por implicar apoyo en asuntos directamente relacionados con la seguridad interna, viendo cómo las élites de las islas de Guadalcanal y Malaita se disputaban el poder, con el asunto de Taiwán en medio.

Viendo este acuerdo y los reportes de presencia policial china en Kiribati (Needham, 2024), se han dado nuevos movimientos, especialmente en Melanesia y el "arco de inestabilidad" (Señorán López, 2025) en torno a Australia. También hay un interés renovado en el corazón de Oceanía, en torno a países como Samoa, Tonga y Fiyi, ya que los tres sufren de inestabilidad recurrentemente, con crisis sucesorias o golpes de Estado. Estados Unidos y Australia apostaron por proponer distintos tipos de acuerdo con Papúa Nueva Guinea, Vanuatu y Fiyi, pero, entre todos, destaca un ejemplo: el condicionante frente a futuras asociaciones con externos que Australia quiso imponer en Tuvalu, la conocida como Unión Falepili[7]. Y es que Tuvalu resistía como el único país no micronesio de la zona con relaciones con Taiwán, un asunto que se ha vuelto notablemente más importante en Washington de lo que era a principios de siglo.

Paralelamente, otro acuerdo de asociación estratégica entre China e Islas Cook ha suscitado el descontento en Nueva Zelanda, que ya ha revisado sus ayudas a Kiribati y se plantea establecer condicionantes de exclusividad como los que Australia ha acordado a Tuvalu. Es importante para entender la posición de Nueva Zelanda que, mientras Australia ejerce el peso mayor en la región, Wellington mantiene control sobre tres archipiélagos bajo regímenes de autonomía (Islas Cook y Niue) o sin ella (Tokelau), por lo que la entrada de China roza ya la soberanía de Nueva Zelanda. De hecho, en 2025 China ha ampliado tanto el rango de sus ejercicios militares que ya han entrado en aguas territoriales australianas (Santos Roldán, 2025a).

Dentro del arco de inestabilidad también estarían la isla de Papúa, con su conflicto interno en Indonesia, el interés renovado por Papúa Nueva Guinea y las oportunidades que China ya explora en la isla de Buganvilla, región que espera alcanzar la independencia a lo largo de la tercera o cuarta década del siglo. Cada movimiento dado ahora es un paso en la competición asentado para el futuro y eso es algo que en este arco incluso ven desde París. Francia ha tratado de manejar con cierta autonomía el conflicto de Nueva Caledonia, temiendo que China pueda ganar posiciones en Melanesia. En Francia mantener la estabilidad es importante, ya que hay movimientos independentistas que podrían causar un efecto dominó desde Polinesia Francesa hasta Wallis y Futuna.

7 Nombre que recibe el tratado de asociación firmado en noviembre de 2023 entre Australia y Tuvalu. Esta acuerdo abre las puertas a la migración climática desde Tuvalu a Australia, así como apoyo económico para adaptación y mitigación. A cambio, Tuvalu aceptó consultar a Australia antes de celebrar acuerdos de seguridad o defensa con terceros Estados (Australian Department of Foreign Affairs and Trade, 2024).

De hecho, el papel más proactivo de Francia en la región llegó cuando el canciller francés denunció una "puñalada por la espalda" de sus socios al ser excluido del AUKUS (Heine, 2021, p. 214). Como antes se mencionaba, Estados Unidos ha apostado por distintas asociaciones con países con capacidad de ejercer de nodos regionales para impulsar a través de ellos sus intereses en el Océano Pacífico. En este sentido, el AUKUS comenzó en 2021 como una alianza entre Australia, Reino Unido y Estados Unidos que proyectaba, además, la construcción de submarinos nucleares para Canberra, dejando fuera los acordados con Francia. El grupo queda expandido con Nueva Zelanda y Canadá en la alianza Five Eyes para compartir inteligencia.

Mientras que, por otro lado, India y Japón entran en otro apartado con Australia y Estados Unidos a través del Quad, relanzando el grupo en el año 2017 para lo que Donald Trump encuadró en el "Indo-Pacífico". La estrategia de contención frente a China ya no servía solo con las cadenas de islas desde Japón hasta Singapur o hasta la Micronesia. El enfoque debía ser más ambicioso y el Océano Índico ofrecía muchas posibilidades a Estados Unidos para emplear sus activos y asociaciones en la misión de contención, que garantizase su hegemonía regional y global; para ello India es clave.

De hecho, Washington intentó acercar notablemente a sus socios y expandir los grupos en varias ocasiones. Las diferencias de estrategia en las administraciones norteamericanas llevaron a tratar de unir a sus socios alternativamente en "foros por la democracia" que señalasen a China como un país no abierto políticamente a la democracia liberal. También se optó por apostar por un enfoque de "defensa de los derechos humanos" denunciando que China no respeta todas las identidades a nivel interno. Tampoco se ha descartado un optar por la hegemonía "a través de la fuerza", apretando a sus propios socios para que aporten más y se ciñan de manera más estricta a la tutela estadounidense.

Joe Biden y Donald Trump lograron acercar a Japón y Corea del Sur, a pesar de los importantes problemas históricos entre ambos, e incluso abrir nuevas bases militares en Filipinas aprovechando el conflicto creciente en el Mar del Sur de China (Becerril Roca, 2024). De la misma manera, Australia revisó su estrategia de defensa (Australian Government, 2023) señalando que su entorno estratégico, el Indo-Pacífico, está marcado por un aumento de la competición con nuevos riesgos para la seguridad nacional. De esta forma, la política en torno al Indo-Pacífico guiaría las futuras decisiones en materia de defensa australianas buscando evitar que otro país rival pueda proyectar su poder en sus costas.

La estrategia se ha complicado con el paso de los años gracias al desgaste por las guerras de Ucrania o Israel, que han requerido atención y recursos notables. Además, la defensa de Israel quebró un discurso que cada vez más países periféricos no compraban; algunos como India incluso han apoyado económicamente a Rusia. Al mismo tiempo, esta situación ha dado el aire necesario a China para que pudiera proseguir con su desarrollo naval, sus asociaciones diplomáticas en el Pacífico y su penetración en otros espacios mediante una alternativa de orden internacional.

El control de los estrechos, las nuevas rutas y los canales

Los conflictos territoriales, la proyección de poder y el acceso a los recursos no son las únicas formas en que los diferentes actores pugnan por la gobernanza global y regional. Aunque las disputas por las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) y el acceso al mar tienen relación con los recursos pesqueros y los potenciales minerales, en especial durante las carreras tecnológicas por materias primas críticas, también es importante el desarrollo y control de nuevas vías de tránsito con oportunidades económicas, o la carrera por ellas cuando su aparición es sobrevenida. Este es el caso de las múltiples carreras industriales o armamentísticas, pero también el de las rutas comerciales.

Al conocimiento tradicional sobre Panamá y Suez como vías de conexión oceánica se debe añadir el análisis de secciones clave para el futuro de la gobernanza en oceanopolítica como las que se compite por desarrollar en nuevos escenarios. Si bien el Mar del Sur de China ofrece un panorama de alto valor geoestratégico, el "dilema de Malaca" es un problema para China adicional a la negativa de los diferentes actores a reconocer su soberanía sobre dichas aguas. El acceso a este mar es clave a nivel comercial, concretamente para el 64% del comercio chino y el 21% del global (Del Amo, 2025).

China es conocedora de la importancia de los mares, especialmente en su entorno más cercano, y ha apretado la carrera por su control, reclamando hasta un 90% del Mar del Sur como soberanía propia dentro de la "línea de los nueve puntos". Asimismo, China desarrolló una doctrina marítima de "defensa activa en los mares cercanos" desde finales del siglo XX, con el objetivo de potenciarse a nivel naval. Además de la Armada, China ha impulsado una Guardia Costera y una milicia marítima bajo estructura civil-militar, pero con entrenamiento por parte del ejército, esta última con un importante enfoque en el Mar del Sur de China (Sierra, 2021).

El estrecho de Malaca es uno de los cuellos de botella más importantes de los proyectos comerciales chinos (Baqués Quesada, 2021), por sus implicaciones desde la Ruta de la Seda hasta el transporte de combustibles fósiles desde Oriente Medio. De hecho, esta última ruta se encuentra constreñida por el estrecho de Ormuz (entre Irán, Omán y Emiratos Árabes) y el de Malaca (entre Malasia, Singapur e Indonesia). Cabe recordar que Estados Unidos dispone de bases militares tanto en Singapur como en Omán y Emiratos Árabes.

En este sentido, Irán mantiene una llave a una de las principales rutas de los combustibles fósiles por vía marítima, valorada por la cifra de entre un 20% y un 30% del petróleo que se transporta por vía marítima a nivel mundial, al igual que una proporción similar de gas natural licuado (Ratner, 2018). Es importante mencionar que, aunque el efecto de su cierre sería especialmente fuerte sobre China o India, el precio podría verse afectado a nivel global; del mismo modo que cuando se cerraron las vías habituales de suministro de gas ruso a Europa, especialmente tras la voladura del Nord Stream, que conectaba con Alemania, los efectos no se quedaron solo en el Mar Báltico. El control de infraestructura clave también es esencial en el tránsito marítimo, ya sea por gaseoductos u oleoductos, o por la existencia de bases militares como las mencionadas.

A estas circunstancias hay que añadir la pugna por el control del Océano Índico y del propio Oriente Medio. Cualquier situación que pueda afectar a la seguridad de los estrechos de Ormuz y Bab el-Mandeb (entre Yemen, Yibuti y Eritrea) tendrá consecuencias sobre el mercado energético global. Más aún si se tiene en cuenta que el Bab el-Mandeb abre la puerta al Mar Rojo, y a su vez al canal de Suez y al Mar Mediterráneo, mientras que el estrecho de Ormuz abre la puerta al Golfo Pérsico.

Por todo esto, resulta especialmente estratégica la posición de la base estadounidense y británica en Diego García, en mitad del Océano Índico. La existencia de islas posicionadas en zonas estratégicas actúa como una suerte de portaaviones en territorios remotos, en este caso las Islas Chagos. El archipiélago de Chagos ha sido objeto de controversia al tratarse de un territorio colonizado por el Imperio Británico y separado de Mauricio antes de su independencia. Los británicos realizaron una limpieza étnica que desplazó al 100% de la población chagosiana (Jeffery, 2013) y, tras décadas de litigio, Reino Unido acordó con Mauricio su devolución en 2025 a cambio de la permanencia de la base militar en Diego García, la isla principal.

De esta manera, viendo el estado en el que se encuentra la pugna por la gobernanza de los mares y océanos, como los hechos acaecidos en el Pacífico, el gobierno de Reino Unido ofreció a Mauricio la devolución, en palabras de su primer ministro Keir Starmer, "para evitar que China pueda situar sus propias bases" en las Islas Chagos o incluso en otras islas de Mauricio. Por ello Londres defendía un acuerdo voluntario que reforzase los intereses de Reino Unido y Estados Unidos en el Índico antes que una devolución sin limitaciones (Marrades, 2025). Este tipo de diplomacia y la cooperación que el acuerdo implicaría a modo de pago para Chagos y Mauricio es una forma de oceanopolítica aplicada a la competición entre grandes potencias.

A su vez, China ha ido aplicando estrategias de ampliación de su presencia en el Índico que buscaban, al mismo tiempo, contrarrestar el riesgo de los estrechos de Malaca, Ormuz y Bab el-Mandeb y limitar la presencia occidental en el Índico. La proyección regional de India y su ambivalencia en cuanto a las relaciones internacionales en un mundo multipolar son un riesgo para China, que podría verse especialmente dañada en caso de cierre de los estrechos.

En consecuencia, Beijing ha mantenido su política de no intervención de manera estricta durante el siglo XXI. Esto tras algunas participaciones en conflictos extranjeros en el siglo anterior que debilitaron su imagen, en especial con sus vecinos India y Vietnam, por lo que con esta nueva aproximación no-militar ha podido ir mejorando sus posiciones internacionales sin el coste político asociado a las guerras. Así ha logrado acuerdos importantes para establecerse en puertos por todo el globo, facilitando la llegada de su Ruta de la Seda a múltiples puntos de acceso donde desarrollar infraestructuras terrestres.

En este sentido, la estrategia portuaria internacional de China es, por lo tanto, un pilar de su apuesta comercial. Para lograrlo se han alcanzado acuerdos significativos con países como Pakistán para el desarrollo del puerto de Gwadar, con Camboya en la base naval de Ream, con Sri Lanka en el puerto de Hambantota o en multitud de puntos en el Mar Mediterráneo o África. La pérdida de influencia de India en países como Sri Lanka, Maldivas, Nepal, Pakistán, Myanmar o Bangladés durante la década de 2020 ha permitido el avance sostenido de China en el Índico y en Asia Meridional (Kurlantzick, 2024).

Por otro lado, la única base militar que China reconoce tener en el extranjero es la de Yibuti, donde tanto Estados Unidos como Japón, Italia y Francia disponen de sus respectivas instalaciones, lo cual posiciona a todos estos paí-

ses en el Mar Rojo y el estrecho del Bab el-Mandeb. Sin embargo, esto no ha impedido que todos los países occidentales que han apoyado a Israel se vieran afectados por el corte del tráfico marítimo en el Bab el-Mandeb gracias a la campaña de los hutíes de Yemen contra Israel por sus operaciones en Palestina. Beijing logró evitar estas consecuencias, igual que otros países no alineados con Occidente, no gracias a la base militar en Yibuti o al poder duro, sino a su diplomacia con los hutíes e Irán (Abo Alasrar, 2024).

No obstante, los daños al comercio global tienen efectos directos sobre todos los actores (Sela y Orion, 2024), por lo que los países que no tienen un mayor interés en la hegemonía regional de Israel que en el comercio transnacional también ven en la estabilidad de la región una oportunidad. Tanto Estados Unidos como China trataron de patrocinar acuerdos regionales, destacando el estadounidense entre Israel, Emiratos Árabes y Bahréin en 2020 y el chino entre Arabia Saudí e Irán en 2023. A la quiebra del puerto israelí de Eilat y la crisis en la que se hallaba sumido el canal de Suez egipcio se podía sumar también la crisis del puerto israelí de Haifa si la situación en Oriente Medio no se estabiliza a partir de 2026, dejando un agujero negro comercial en torno al Mar Rojo y amenazando a los petrodólares.

Asimismo, la opción de desarrollar capacidades militares en alguno de todos los puertos donde China tiene participación abriría notables opciones de proyección de poder naval en el Océano Índico y competiría con India, Reino Unido y Estados Unidos de manera más directa. La base camboyana de Ream es una de las opciones más factibles para su uso por parte de China, aunque fuera en aspectos logísticos o para inteligencia. No obstante, la mejora de relaciones con distintos países del Sudeste Asiático choca con el mencionado conflicto del Mar del Sur de China y la pretendida política de no interferencia extranjera.

Sobre esto último se puede señalar que las relaciones entre Camboya y China confluyen en proyectos de diversificación que ambos tienen sobre el Sudeste Asiático. El gobierno camboyano busca dejar de depender del delta del río Mekong en Vietnam y apostar por sus pretensiones sobre el Golfo de Tailandia, para lo que ha tratado de apostar no solo por el desarrollo de Ream como base naval en dicho golfo, sino también por el canal Funan Techo que conecte el golfo con el río Mekong, permitiendo el tránsito directo de mercancías desde China hasta el golfo de Tailandia sin pasar por el Mar del Sur de China (Santos Roldán, 2025b).

Sin embargo, esta solución no solventaría el dilema de Malaca, ya que para ello sería necesaria también la llegada a la costa oeste de Tailandia o Myanmar. El golpe de Estado y la guerra civil en Myanmar desde el año 2021 han complicado notablemente los intereses chinos, ya inestables ante la larga tradición de golpes en países como Tailandia. Esto resulta incómodo, pues la estabilización de Myanmar o la construcción del canal de Kra o canal de Tailandia sí permitirían solventar el dilema de Malaca (Caballero, 2017). En cualquier caso, Beijing vería con gran interés su acceso al Índico, ya sea a través de puertos o de otros canales.

La competición por el Índico tiene mucho que ver con los mares adyacentes, igual que ocurre con toda la oceanopolítica. El acercamiento de China a Irán, Pakistán o Bangladés ha ocurrido mientras India se acercaba a Israel (Sharma y Bing, 2015). Ambos tenían fuertes intereses en el Golfo Pérsico y en el Mar Rojo, pero también han visto surgir una competición en África según se ha vuelto más estratégica para el comercio y no solamente para el extractivismo de materias primas. En otra de las agendas relevantes de esta zona se puede señalar que, a diferencia de los conflictos fluviales en presas (como las del río Indo entre China, India y Pakistán, o las del Nilo entre Etiopía, Egipto y Sudán), las cuestiones del río Mekong y del canal de Tailandia se relacionan con la construcción de un canal destinado a conectar el mar por otro punto, de manera semejante al canal de Kiel en Alemania.

En otro ámbito, la entrada de numerosos actores en los asuntos de África ha seguido a la debacle francesa a la hora de garantizar su influencia en sus excolonias. De esta manera, países como Turquía, Rusia, Irán, China, India o Emiratos Árabes han penetrado con fuerza en la explotación de recursos, los acuerdos de seguridad y el desarrollo de infraestructuras clave como aeropuertos, carreteras, ferrocarriles y puertos. En este sentido, es importante señalar que el bloqueo del Mar Rojo durante la crisis palestina ha llevado al sudafricano Cabo de Buena Esperanza el grueso del comercio que pasaba por el Mar Rojo, convirtiendo la seguridad de las aguas africanas en clave. Este elemento había sido descuidado por los actores en pugna por la gobernanza global de los mares, ya que la desestabilización de sus gobiernos no era una prioridad en sus agendas. Cabe recordar que el derrocamiento de Muamar Gadafi en Libia desencadenó toda una oleada de contrabando de armas en el Sahel que llegó hasta el golfo de Guinea. De la misma manera, la piratería se había extendido desde las aguas somalíes hasta las guineanas y el comercio marítimo se vio de nuevo en aguas turbulentas.

De un modo u otro, la inversión en infraestructuras ha sido vista como una oportunidad por parte de China y de los países europeos junto al G7 (Moreno, 2021), que buscaban algún contrapeso a la iniciativa de la Ruta de la Seda en sus tramos asiático, europeo y africano. Pero la desconexión del mundo unipolar había permitido que muchos países de la periferia valorasen en Moscú y Beijing las ofertas de inversión sin exigencias condicionantes de orden democrático. Incluso en el Mar Mediterráneo, China se había hecho con importantes participaciones en puertos como el de El Pireo en Grecia, Valencia en España, Liguria en Italia, Estambul en Turquía o Alejandría en Egipto (Smit Jacobs, 2023).

A través de las luchas por las inversiones surgen muchas disputas por la influencia. Los puertos chinos en Kenia y Tanzania modulan el tradicional peso occidental en estos países. Su apuesta por la conexión con el centro del continente desde el Índico choca con los proyectos occidentales desde el Atlántico. Este caso, aun tratándose de un conflicto por conexiones terrestres y no puramente marítimas, ejemplifica el choque Atlántico-Índico. Mientras los occidentales apuestan por inversiones en el corredor Lobito desde la costa de Angola hasta la República Democrática del Congo y Zambia, China apuesta por restaurar el proyecto ferroviario Tazara desde la costa índica de Tanzania hasta Zambia (Castro Torres, 2024). Esta carrera por la conectividad entre los recursos del centro de África y la costa muestra el valor estratégico de la apuesta por las infraestructuras portuarias en primer término. China llevó la delantera a varios proyectos occidentales, por ejemplo, refinanciando la deuda de Zambia cuando esta no podía pagarla, aunque en este caso, Angola ha tenido un peso significativo en la mediación por los conflictos en la zona rica en recursos del este congoleño.

De hecho, la especulación sobre la posibilidad de que China abriera bases militares en el extranjero también llegó al Atlántico, concretamente a Gabón o Guinea Ecuatorial. Pero ante la rumorología, la gobernanza del Atlántico está mucho más dominada por los países occidentales. En lo que podría llamarse una "nueva doctrina Monroe" de Donald Trump se ha retomado a América como uno de los continentes prioritarios para Estados Unidos, volviendo a priorizar asuntos relacionados con la migración o en atajar la influencia de Irán, Rusia y China en países como Venezuela, Cuba o Nicaragua. Esto se extiende durante el segundo mandato de Trump, quien ha demostrado más interés por aspectos vinculados con la oceanopolítica como la propiedad del canal de Panamá o el acceso al Océano Ártico. Detrás de la amenaza con retomar

el canal por la fuerza, Estados Unidos logró un inicial rechazo del gobierno panameño a profundizar sus lazos con China y desde Washington se apoyó la idea de adquirir los puertos bajo control chino.

Sin embargo, la estrategia de Trump aún debe recorrer un largo proceso. No solo ha crecido la presencia de los países no alineados con Occidente en Venezuela, sino que ya llegaban a amplias áreas de Centroamérica. Trump ha impuesto un enfoque mucho más duro sobre México y Canadá, donde pretende garantizar de manera más firme sus intereses inmediatos. Mientras tanto, China anunciaba importantes inversiones en más puertos como el de Chancay, ya en la costa pacífica de Perú, abriendo vías como la conexión interoceánica Pacífico-Atlántico a través de un corredor terrestre Perú-Brasil. A su vez, Ecuador se posicionó como un posible punto de apoyo para Estados Unidos abriendo el debate sobre el fin de la prohibición de bases militares extranjeras tras la victoria del presidente Daniel Noboa.

La presión de Estados Unidos sobre el continente parecía estar dando sus primeros frutos en Panamá y preveía multitud de intereses hacia el norte. Mientras tanto, la estrategia de China sobre el Mar Caribe ha seguido avanzando lenta pero inexorablemente como en el Pacífico sur. Cada país que modificaba su posición sobre Taiwán lo hacía con propuestas más ambiciosas para Beijing. Panamá, República Dominicana y El Salvador no habían sido casos tan llamativos como Nicaragua en 2021 y Honduras en 2023. El gobierno de Daniel Ortega ofreció directamente a China la construcción de un canal en Nicaragua mucho mayor que el de Panamá, un proyecto que está lejos de concretarse (EFE, 2024). Sin embargo, las tendencias han seguido incluso cuando Washington ha apretado más a los países para que no cambien su relación con China en los últimos años.

Por último, pero no menos importante, quizá se trate del cambio geográfico más significativo en décadas, sin obras de ingeniería civil de por medio: la apertura del Océano Ártico a la navegación todo el año. Si el cambio climático es un hándicap importante para todo el mundo, con los Estados del Pacífico sur a la cabeza, también lo es para el norte del planeta. El deshielo está favoreciendo nuevas áreas de navegación que disputar en el ámbito de la oceanopolítica. Y no solo ha reactivado viejos reclamos entre Rusia, Estados Unidos (desde Alaska), Dinamarca (desde Groenlandia) y Canadá; sino que ha situado el extenso norte de Rusia como un área prioritaria para el desarrollo de su defensa, ha incentivado una crisis por la soberanía de Groenlandia

entre Estados Unidos y Dinamarca y ha vuelto estratégico el antiguamente desdeñado norte de Noruega y Canadá.

De hecho, la crisis de Estados Unidos con Canadá durante el periodo de Trump ha llevado la soberanía de todo el país a tal punto de cuestión que acercó al vecino estadounidense del norte a los países europeos en su defensa de un mundo liberal frente a la agresividad que denunciaban en Washington. Incluso Emmanuel Macron acudió a Groenlandia en 2025 para defender la soberanía europea de una isla estratégicamente situada en el Atlántico norte y que, curiosamente, abandonó las Comunidades Europeas en 1985, pero permaneció en la OTAN. Aun así, es cuando Estados Unidos reclama la isla cuando los europeos más esfuerzos han puesto en conservarla. En cualquier caso, el gobierno estadounidense mantiene una base militar en Groenlandia (Archer, 1988).

Por otro lado, bajo el gobierno de Trump, Estados Unidos también se acercó a Rusia para explorar, entre otras cosas, la influencia de ambos en el Ártico. También se ha reafirmado la necesidad de su soberanía sobre Canadá y Groenlandia por cuestiones de "seguridad nacional". Podría tratarse de una referencia a rivales sistémicos económica o militarmente como la Unión Europea, Rusia y China. Aunque este último no tenga acceso al Ártico, desde luego una ruta por el este de Rusia no solo acortaría plazos, sino que además solventaría en parte el dilema de Malaca.

Claramente, el Ártico es uno de los océanos que en la actualidad (no en el futuro) ya marca la seguridad y los intereses estratégicos de los países en el contexto de la competición entre grandes potencias. Del mismo modo, se ha visto que el Pacífico es uno de los escenarios críticos para el futuro de dicha pugna, se encuentra en plena batalla de influencia, a veces silenciada por las batallas terrestres, y ya se asocia directamente con el interés en el Índico y en las rutas de tránsito marítimo globales. Los océanos son una parte indisoluble, si no protagonista, de la geoestrategia global y regional como escenarios de conflicto y potencial cooperación.

Conclusiones

La dimensión marítima de las Relaciones Internacionales trasciende la óptica tradicional sobre seguridad y defensa. Los océanos son espacios decididamente estratégicos con una creciente importancia en la construcción de un

nuevo orden internacional en el presente y en el futuro. La intensificación de su relevancia en la disputa por recursos naturales y rutas estratégicas ha convertido este ámbito en un escenario de competencia y de cooperación entre los distintos actores internacionales.

El análisis de las rutas, los estrechos y las bases que los circundan ha mostrado que su control es una variable crítica en la proyección de poder para los actores globales, regionales y locales. La fragilidad del orden unipolar bajo una perspectiva de funcionamiento multilateral pone de manifiesto que existe un proceso de reconfiguración, tanto en torno al derecho internacional como a los consensos sobre los que se asentaba la gobernanza marítima.

Se observa una competición geoestratégica por la hegemonía global en el Océano Pacífico, con fuertes efectos sobre la gobernanza tanto de su periferia sureña como del Océano Índico. También es relevante la vulnerabilidad que se percibe en el orden unipolar al analizar la situación de la libertad de navegación en los estrechos, canales y rutas marítimas más importantes. El Océano Ártico también se ha configurado como una de las grandes bazas en la carrera por la construcción de un nuevo orden internacional. Además, de manera más notable que en otras áreas, en el Ártico se ha contemplado la cooperación entre rivales sistémicos de manera conjunta con una omnipresente competición.

Por lo tanto, la dimensión estratégica de los océanos es un espacio de encuentro entre la pugna por la hegemonía de las grandes potencias, la proyección de intereses de poderes regionales y la incipiente reconfiguración de consensos en asuntos de gobernanza. Todo ello hace que el estudio de la oceanopolítica sea nuclear para comprender las dinámicas de las relaciones internacionales y la geopolítica en su conjunto.

Referencias

Abo Alasrar, F. (2025, abril 10). How China turned the Red Sea into a strategic trap for the US. Atlantic Council. Recuperado de https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/how-china-turned-the-red-sea-into-a-strategic-trap-for-the-us

Alcalde Cardoza, J. (2021). China antes de su ascenso: El esplendor del imperio y el Siglo de la Humillación, 1680–1945. *Internacia: Revista de Relaciones Internacionales*, 2, 35–78.

Archer, C. (1988). The United States defence areas in Greenland. *Cooperation and Conflict,* 23(3), 123–144. https://doi.org/10.1177/001083678802300302

Arteaga, F. (2019). El presidente Macron y la "muerte cerebral" de la OTAN. *Comentario Elcano*, 28, 1–4.

Australian Department of Foreign Affairs and Trade. (2024). Australia–Tuvalu Falepili Union. Government of Australia. Recuperado de https://www.dfat.gov.au/geo/tuvalu/australia-tuvalu-falepili-union

Australian Government. (2023). Defence strategic review: National defense. Recuperado de https://online.flippingbook.com/view/909943058/i/

Baqués Quesada, J. (2021). Los dilemas estratégicos de China. *Revista General de la Marina*, 281(3), 563–576.

Becerril Roca, O. (2024). China y Filipinas chocan por el control del mar Meridional. *Descifrando la Guerra*. Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/china-y-filipinas-chocan-por-el-control-del-mar-meridional/

Bustelo, P. (2005). El auge de China: ¿Amenaza o "ascenso pacífico"? *Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos*. Asia/Pacífico, 135, 1–6.

Caballero, N. (2017, septiembre 20). La congestión del estrecho de Malaca revive anhelado canal tailandés de Kra. *La Vanguardia.* Recuperado de https://www.lavanguardia.com/vida/20170920/431422473690/la-congestion-del-estrecho-de-malaca-revive-anhelado-canal-tailandes-de-kra.html

Castro Torres, J. I. (2024). La importancia de los corredores terrestres (IV): El corredor de Lobito contra la línea de Tazara. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN). Recuperado de https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/la_importancia_de_los_corredores_terrestres_el_corredor_de_lobito_contra_la_linea_de_tazara

Davidson, J. (2014). The U.S. "pivot to Asia." *American Journal of Chinese Studies*, 21, 77–82.

Del Amo, P. (2025). Asia-Pacífico, el centro de la geopolítica mundial. Descifrando la Guerra. Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/asia-pacifico-centro-geopolitica-mundial/

EFE Staff. (2024, noviembre 19). Daniel Ortega ofrece a China el proyecto del canal interoceánico de Nicaragua con una nueva ruta. *EFE.* Recuperado de https://efe.com/economia/2024-11-19/daniel-ortega-china-proyecto-canal-nicaragua/

Erickson, A. S., y Wuthnow, J. (2016). Barriers, springboards and benchmarks: China conceptualizes the Pacific "island chains". *The China Quarterly,* 225, 1–22. https://doi.org/10.1017/S0305741016000011

Heine, J. (2021). Entre el Asia y el Indo-Pacífico: Sobre mapas, imaginarios y vocaciones de política exterior. En A. Serbin (Ed.), *Pensamiento Propio,* 26(54), 214–229. Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales (CRIES). Recuperado de https://www.cries.org/wp-content/uploads/2022/02/PP-54-Digital.pdf

Jeffery, L. (2013). *Chagos islanders in Mauritius and the UK: Forced displacement and onward migration.* Manchester University Press. https://doi.org/10.7765/9781847794130

Koh, H. H. (2019). The Trump administration and international law. Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oso/9780190912185.001.0001

Kurlantzick, J. (2024, junio 21). India is losing South Asia to China. *Council on Foreign Relations*. Recuperado de https://www.cfr.org/blog/india-losing-south-asia-china

López Canorea, A. (2022). La pluralidad de líneas políticas en el Partido Comunista de China. Descifrando la Guerra. Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/la-pluralidad-de-lineas-politicas-en-el-partido-comunista-de-china/

López Canorea, A., Marrades, A., y González Márquez, J. (2023). *La pugna por el nuevo orden internacional: Claves para entender la geopolítica de las grandes potencias*. Espasa.

Marrades, A. (2025). Reino Unido devuelve las islas Chagos a Mauricio y arrienda Diego García por 99 años. *Descifrando la Guerra*. Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/reino-unido-entrega-las-islas-chagos-a-mauricio-y-arrienda-diego-garcia-por-99-anos/

Moreno, P. (2021). Viabilidad de una posible alternativa del G7 a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. *Descifrando la Guerra*. Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/viabilidad-de-una-posible-alternativa-del-g7-a-la-iniciativa-de-la-franja-y-la-ruta/

Naciones Unidas. (2025). *Las Naciones Unidas y la descolonización.* Recuperado de https://www.un.org/dppa/decolonization/es

Needham, K. (2024, febrero 23). Chinese police work in Kiribati, Hawaii's Pacific neighbour. *Reuters.* Recuperado de https://www.reuters.com/world/china/chinese-police-work-kiribati-hawaiis-pacific-neighbour-2024-02-23/

Ngoc Minh Nguyen, C. (2024). Gaza, Ucrania y el desmoronamiento del «orden mundial basado en reglas». *Nueva Sociedad,* 313, 45–56.

Posada Suárez, C. (2013). De reino ermitaño a tigre asiático: El modelo de desarrollo de Corea del Sur. *Mundo Asia Pacífico*, 2(3), 6–14. https://doi.org/10.17230/map.v2.i3.01

Ratner, M. (2018). Iran's threats, the Strait of Hormuz, and oil markets: In brief. *Congressional Research Service*. Recuperado de https://sgp.fas.org/crs/mideast/R45281.pdf

Santos Roldán, A. (2025a). China incursiona en las aguas territoriales de Australia. *Descifrando la Guerra.* Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/china-aguas-territoriales-australia/

Santos Roldán, A. (2025b). Camboya, pivotando entre potencias. *Descifrando la Guerra*. Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/camboya-entre-potencias/

Sela, O., y Orion, A. (2024). China and the Houthis: Sounds of silence. *Institute for National Security Studies,* Insight 1810.

Señorán López, D. (2025). Mapa de la carrera por el Pacífico Sur. *Descifrando la Guerra*. Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/mapa-carrera-pacifico-sur/

Sharma, A., y Bing, D. (2015). India–Israel relations: The evolving partnership. *Israel Affairs,* 21(4), 620–632. https://doi.org/10.1080/13537121.2015.1076189

Sierra, A. (2021). La milicia marítima china: Entre la actividad pesquera y la zona gris. *Descifrando la Guerra.* Recuperado de https://www.descifrandolaguerra.es/la-milicia-maritima-china-entre-la-actividad-pesquera-y-la-zona-gris/

Smit Jacobs, K. (2023). Chinese strategic interests in European ports. *European Parliament Research Service*. Recuperado de https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/739367/EPRS_ATA(2023)739367_EN.pdf

Yongjun, G., y Xufei, F. (2024). One-China principle: A key to maintaining peace and stability in the Taiwan Strait. China Institutes of Contemporary International Relations, *The Taiwan Question*, 2, 87–105.

Los océanos como ejes del poder global: una aplicación del pensamiento estratégico de Alfred Mahan en la era de la globalización

Marc Vendrell Martínez

Contexto y relevancia

Importancia geopolítica de los océanos en la globalización

Los océanos son la columna vertebral física de la globalización. Más del 80 % del comercio mundial por volumen y cerca del 70 % por valor se transporta por mar, según el "Review of Maritime Transport 2024" de la UNCTAD (Kypriotaki, 2024). Esto convierte a las rutas marítimas en infraestructuras estratégicas tan críticas como las redes eléctricas o los sistemas financieros. A pesar de que parezca que van perdiendo valor frente al poder del transporte aéreo, no es esa la realidad, ya que se sigue demostrando su importancia con unos pocos números. Cabe recordar la ocasión en la que un barco bloqueó el Canal de Suez y puso en jaque a la mitad del comercio mundial. Esta es una muestra clave de la relevancia del mar como canal globalizador.

Además del factor comercial, los océanos son plataformas de proyección militar (flotas de portaaviones, submarinos nucleares), espacios de competencia tecnológica (cables submarinos de datos, minería de minerales críticos en los fondos marinos) y ejes de la transición energética (rutas de GNL y emplazamientos de eólica marina). Todo ello hace que la seguridad y la gobernanza de los mares se hayan convertido en temas centrales de la agenda estratégica global, ligando directamente la estabilidad de las cadenas de suministro con la balanza de poder internacional. Un factor clave se dio en el marco del conflicto entre Irán e Israel a mitad de 2025. Durante un tiempo se amenazó desde Irán (y seguirá ocurriendo) con bloquear el Estrecho de Ormuz, escenario que provocaría una crisis energética y de precios en decenas de países.

Los dos ejemplos que se abordarán en este capítulo son de especial relevancia para demostrar la importancia geopolítica de los océanos a través del pensamiento de Alfred Mahan, el Mar del Sur de China y el Canal de Panamá, espacios clave para la comprensión de la geopolítica global. Sobre el Mar del Sur de China, el profesor de la Naval War College, Andrew S. Erickson (2018)

calcula que "cerca de cuatro billones de dólares en mercancías (aproximadamente un tercio del comercio marítimo mundial) transitan anualmente por estas aguas". Dicho volumen convierte a la región en "el punto de mayor densidad estratégica para la economía asiática y, por extensión, para la estabilidad global" (Erickson, 2018). Hay muy pocas zonas en el mundo donde pase esta cantidad tan potente de mercancías, por ello su importancia.

Por otro lado, el Canal de Panamá continúa siendo un punto de estrangulamiento marítimo de primer orden. Más de 14 000 tránsitos anuales y cerca del 6% del comercio marítimo mundial pasan por sus esclusas (UNCTAD, 2024). Para Estados Unidos, controlar este espacio le garantiza la movilidad rápida de la flota entre los océanos Atlántico y Pacífico; mientras que, para China, representa un "nodo logístico indispensable" en la Ruta Marítima de la Seda (Espino de Marotta, 2024). Se debe considerar que cualquier interrupción (debida a tensión geopolítica o a fenómenos climáticos extremos) provocaría alteraciones inmediatas en los precios globales del transporte, además de forzar a los buques a rodear Sudamérica o utilizar un canal seco, encareciendo los fletes y alargando los tiempos de tránsito. Con estos antecedentes, a continuación, se profundizará sobre Mahan, como autor que establece el marco teórico con el que se aborda este capítulo.

Alfred Mahan y la vigencia de su pensamiento

Nacido en Nueva York en 1840, Alfred T. Mahan fue un historiador y estratega naval de Estados Unidos. Conocido principalmente por su influencia en la doctrina marítima de Estados Unidos, su obra "The Influence of Sea Power upon History" (1890) tuvo una enorme influencia para su país, y ayudó a desarrollar la idea de la importancia de desarrollar una Armada operativa, moderna y potente. Mahan tuvo una enorme participación en el papel central que Estados Unidos le dio a una marina en crecimiento desde finales del siglo XIX hasta hoy.

Mahan (1890) sostenía que el poder marítimo no solo era más importante que el poder terrestre en la lucha por el dominio mundial, sino que también era menos amenazante para la estabilidad internacional. Más adelante, en su libro "The problem of Asia and its effect upon international policies" (1900) destacó la importancia de China, Afganistán, Irán y Turquía, Estados que mantienen su relevancia geopolítica hoy en día; lo que demuestra su acertada visión geoestratégica.

Alfred T. Mahan representa una visión realista del poder del Estado y de las Relaciones Internacionales, con implicaciones geográficas claras. Su pensamiento jugó un papel crucial en la construcción del canal de Panamá, que permitió a Estados Unidos desplazar fuerzas navales de un océano a otro. Intuitivamente, comprendió que el país debía involucrarse en luchas de poder a nivel mundial, aprovechando su posición geográfica privilegiada en el hemisferio occidental, la cual le brindaba la capacidad de influir también en el hemisferio oriental.

Puede discutirse que, como siempre ocurre, cada autor relevante vive su propio contexto y su historia; es decir, Mahan vivió una época en donde el poder naval era la principal fuerza de las grandes potencias, por eso restaba importancia a la tierra frente al mar. En consecuencia, es posible que, de vivir en la actualidad, el mismo Mahan ya no estuviera de acuerdo con sus argumentos de hace más de un siglo, puesto que, con los avances militares y las guerras nuevas en el multidominio, el mar —aunque importante— ya no es el principal espacio bélico.

No obstante, la teoría de Alfred T. Mahan todavía está muy viva y es seguida con avidez por grandes potencias en crecimiento como China e India que, al igual que los estadounidenses, son los "mahanianos" de hoy. De hecho, ambos Estados están construyendo flotas diseñadas para enfrentamientos armados en alta mar y vigilan sus avances tecnológicos y de capacidades como recomienda Mahan en su obra.

Marco conceptual

Objetivo del capítulo

El principal objetivo de este capítulo es demostrar que el poder marítimo sigue siendo un factor determinante en la distribución del poder global y que los principios expuestos por Alfred Mahan a finales del siglo XIX constituyen aún un marco útil para analizar las dinámicas estratégicas del siglo XXI. Partiendo de la premisa de que la globalización descansa en rutas oceánicas que transportan la mayor parte del comercio mundial, se examinará cómo el control de los grandes corredores marítimos (y, por extensión, de sus puntos de estrangulamiento) continúa otorgando ventajas geopolíticas decisivas a los Estados que los dominan o los niegan.

Se sostiene que, al igual que ocurre con otros pensadores estratégicos como Sun Tzu, Mackinder, Maquiavelo o Clausewitz, el pensamiento de Mahan sigue y seguirá estando vigente, aunque décadas, siglos o milenios nos separen de su obra. Esto se debe a que su trabajo puede explicar y ayudar a entender mejor algunos procesos geopolíticos actuales. En consecuencia, como se planteaba previamente, el capítulo se propone, en concreto, aplicar la teoría mahaniana del poder marítimo (sea power) a dos escenarios contemporáneos: el mar del Sur de China y el sistema Canal de Panamá–Caribe. A través de estos casos, se evaluará si el dominio de las líneas de comunicación marítima, la posesión de bases estratégicas y la capacidad de proyectar fuerza naval (variables que Mahan consideraba esenciales) siguen marcando el poder internacional.

En términos operativos, el objetivo es doble. Primero, ofrecer una lectura comparada que muestre la pertinencia de Mahan para entender tanto la estrategia de China en su periferia marítima como la de Estados Unidos en un choke point hemisférico crítico, como es el Canal de Panamá. Segundo, extraer lecciones que puedan informar la formulación de políticas marítimas y la gobernanza oceánica, subrayando la necesidad de mecanismos cooperativos que mitiguen riesgos de confrontación en los principales corredores comerciales del planeta. De esta manera, el capítulo aspira a contribuir al debate académico sobre la función geopolítica de los océanos en la era de la globalización, revitalizando el análisis mahaniano a la luz de los desafíos del siglo XXI.

Conceptos mahanianos clave: poder marítimo, puntos de estrangulamiento, flota decisiva

Antes de abordar los casos de estudio seleccionados vale la pena comprender algunos puntos teóricos clave. Teniendo en cuenta el pensamiento de Mahan, se puede proponer que el marco "mahaniano" gira en torno a tres nociones fundamentales: 1) Poder marítimo; 2) Puntos de estrangulamiento y 3) flota decisiva. Estas variables combinadas ofrecen una lente para comprender cómo el control de los océanos condiciona la jerarquía internacional. Por tanto, son conceptos de suma importancia para comprender a este autor.

Desagregando estos conceptos se puede decir que el poder marítimo no se limita a la potencia de la marina de guerra, sino que es la suma del comercio marítimo, la red de bases y puertos amigos, la flota mercante, la industria naval y la capacidad de proyectar fuerza lejos del propio litoral. Para Mahan

(1890), un Estado con un sistema portuario dinámico, industrias de construcción naval robustas y rutas protegidas dispone de una palanca estructural que trasciende el ámbito militar, ya que sostiene su economía, refuerza su diplomacia y garantiza la movilidad estratégica de sus ejércitos.

Por otro lado, los famosos puntos de estrangulamiento (choke points) son estrechos, canales o pasos obligados cuya interrupción puede colapsar flujos comerciales y limitar los movimientos de una flota. Mahan (1890) señalaba que la historia marítima está repleta de guerras libradas por el control de rutas: Gibraltar, Suez, Malaca, como algunos ejemplos. En el siglo XXI, como se ha comentado antes, su relevancia se multiplica: los superbuques y la dependencia mundial del transporte marítimo hacen que un escenario de cierre temporal del Canal de Panamá o del Estrecho de Ormuz repercuta instantáneamente en precios energéticos y cadenas de valor. De esta manera, el dominio (o la capacidad de negar el paso) en dichos choke points confiere influencia política y capacidad coercitiva sin necesidad de un choque directo. Así los Estados cuentan con poder internacional simplemente por el hecho de tener en su territorio alguno de estos puntos. Eso sí, a la vez que da poder, también es una amenaza, puesto que habrá países que no quieran que un solo Estado tenga tanta relevancia, lo que los transforma en objetivos.

La flota decisiva (idea popularizada a partir de Trafalgar y Jutlandia) alude a la concentración naval que busca anular la marina rival en un enfrentamiento crucial, otorgando superioridad marítima duradera (Mahan, 1890). Aunque en la era de los misiles antibuque y la guerra asistida por satélite la "batalla única" parece menos probable, el principio persiste: quien controle la mar abierta y pueda escoltar o bloquear rutas impondrá su voluntad estratégica. Hoy la noción de flota decisiva se traduce en agrupaciones aeronavales, submarinos de propulsión nuclear y redes A2/AD[8], que persiguen el mismo fin mahaniano: asegurar el control del mar (command of the sea) propio y negar el ajeno.

Tomados en conjunto, estos tres conceptos permiten analizar por qué las grandes potencias continúan invirtiendo en puertos de ultramar, expandiendo sus marinas y disputándose islotes remotos. Esto se debe a que el dominio oceánico sigue siendo un multiplicador de poder en la era de la globalización interconectada. La siguiente sección profundiza en el aporte teórico de Mahan a la academia.

8 Anti-Access/Area Denial, traducido habitualmente como "Antiacceso/Negación de área". Es un enfoque estratégico basado en la combinación de armas, tecnología y geografía para limitar la libertad de acción de un adversario.

Las dos obras fundamentales de Mahan

El punto de partida ineludible para comprender el pensamiento marítimo moderno es "The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783" (1890). En este volumen Mahan estudia las guerras anglo-holandesas y la larga pugna franco-británica, mostrando cómo Inglaterra consolidó su hegemonía gracias a la combinación de una marina oceánica, un comercio expansivo y una red de bases que aseguraba el reabastecimiento. La lección que extrae es sencilla y contundente: la prosperidad de un Estado y su peso internacional dependen, ante todo, de su capacidad para usar el mar a voluntad y negar ese uso al adversario. Con este argumento Mahan pone fin a la visión puramente continental de la historia militar y abre el camino a una interpretación económico-estratégica de los océanos.

Una segunda aportación del libro es la formalización del ya mencionado concepto poder marítimo (sea power) como ecosistema integrado. Mahan (1890) no se limita al tonelaje de la flota militar; incluye también a la marina mercante, la industria naval, la localización de los puertos, la aptitud geográfica y el carácter nacional. De este modo, convierte lo marítimo en un tejido que conecta economía, diplomacia y estrategia, elevando la discusión naval más allá de batallas aisladas. Para los lectores de finales del siglo XIX (inmersos en la revolución industrial y la expansión imperial) la idea resultaba reveladora, pues se planteaba que dominar los mares equivalía a controlar las arterias que irrigaban el capitalismo global emergente.

Dos años más tarde, Mahan publicó "The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812" (1892). El periodo napoleónico le sirvió para reforzar su tesis inicial, pues a pesar del genio militar de Napoleón Bonaparte en el apartado terrestre, la incapacidad francesa para conquistar o igualar la supremacía naval británica terminó minando su esfuerzo bélico. Es así como Trafalgar fue la batalla que selló el bloqueo marítimo contra Francia, aislándola de sus colonias y estrangulando su comercio. De esta manera, Mahan demuestra que una flota oceánica decisiva puede frustrar incluso las campañas terrestres más brillantes, siempre que logre cortar las líneas logísticas del enemigo.

En esta segunda obra, el autor introduce además la noción de "bloqueo marítimo prolongado" como instrumento estratégico. Mahan (1892) explica cómo Gran Bretaña sostuvo una presión constante sobre el tráfico galo, demostrando

que la guerra naval no depende únicamente del choque entre armadas, sino de una tenaz y sistemática vigilancia de rutas y puertos. Esa observación anticipa la importancia que hoy concedemos a la negación de acceso y a las burbujas de control sobre los choke points, teniendo como resultado que dominar el paso implica, a la larga, desgastar a la potencia bloqueada sin necesidad de grandes duelos navales.

Otro aporte relevante es la idea de bases avanzadas. Al analizar el empleo británico de Malta, Gibraltar o las Azores, Mahan (1892) concluye que la proyección oceánica solo puede sostenerse con una cadena de fondeaderos seguros. El razonamiento sigue vigente en la era de los portacontenedores y de los misiles antibuque. Quien dispone de puertos aliados o de islas fortificadas mantiene la autonomía operativa y extiende su radio de acción; mientras tanto, quienes carecen de ellos dependen de escalas vulnerables o de trayectos más largos y costosos.

De esta manera, ambos libros comparten un método histórico comparativo que mezcla crónica bélica y análisis económico. Mahan no se limitó a narrar combates; rastrea balances comerciales, convenios diplomáticos y legislaciones navales para probar que el mar es tan político y financiero como militar. Esa perspectiva integradora influyó en teóricos posteriores (se puede enlistar a Corbett, Sprout, Till) y sigue alimentando los programas de estudios estratégicos contemporáneos.

En el contexto estadounidense, las dos obras tuvieron un efecto inmediato: impulsaron la expansión de la U.S. Navy, respaldaron la construcción de una flota de acero y dieron argumentos a quienes defendían la apertura de un canal interoceánico que terminaría concretándose en Panamá. Más allá de Estados Unidos, estos conceptos influyeron en la planificación naval alemana, japonesa y, en menor medida, rusa, generando una carrera por bases y tonelaje que caracterizó la primera mitad del siglo XX.

Finalmente, releer hoy estos textos ilumina la lógica que subyace a la competencia actual en el mar del Sur de China y en el Canal de Panamá, entendiendo que la búsqueda sigue en asegurar la libertad propia y condicionar la ajena. El énfasis de Mahan en rutas, recursos y bases ofrece un hilo conductor que vincula los arsenales de la era del carbón con las cadenas logísticas digitalizadas del siglo XXI. De ahí que su obra siga siendo referencia obligada para quien pretenda comprender por qué los océanos, más de un siglo después, continúan siendo ejes del poder global.

Caso 1: Canal de Panamá

Situación geopolítica actual

El Canal de Panamá continúa siendo un pivote indispensable para la economía mundial: en 2023 superó los 14 000 tránsitos y siguió canalizando en torno al 6% del comercio marítimo planetario (UNCTAD, 2024). Esta función como "bisagra" interoceánica se ha vuelto todavía más crítica a raíz de la congestión recurrente en otros choke points (Suez y Malaca) y de la tendencia empresarial a reducir inventarios bajo modelos just-in-time[9]. El resultado es que cualquier restricción en las esclusas panameñas repercute de inmediato en los tiempos de tránsito globales y en los fletes de contenedores.

En los dos últimos años la vulnerabilidad climática ha escalado posiciones en la agenda estratégica. La sequía de 2023-2024 obligó a la Autoridad del Canal a limitar calados y cupos diarios, lo que provocó listas de espera superiores a diez días y desvíos de buques alrededor del Cabo de Hornos (Woodwell Climate Research Center, 2024). Si las restricciones se prolongan, los costos de transporte podrían aumentar entre un 30% en rutas transpacíficas, con especial impacto en graneles y gas natural licuado destinados a la costa este de Estados Unidos (CHS Inc, 2024).

En el plano geopolítico, el istmo concentra una competencia creciente entre Washington y Beijing, que además desde la presidencia de Donald Trump se ha vuelto todo más imprevisible. China, segundo usuario del Canal y primer socio comercial de Panamá (OEC, 2023; BBC News, 2025), ha invertido en terminales portuarias (Colón, Balboa) y zonas logísticas aledañas como parte de su Iniciativa de la Franja y la Ruta. Analistas del U.S. Army War College subrayan que esas adquisiciones le otorgan a Beijing "un nodo logístico clave" y una presencia simbólica en el tradicional patio trasero estadounidense (Ellis, 2021). A su vez, Estados Unidos mantiene una estrecha cooperación en materia de seguridad portuaria y supervisa la integridad de la vía como pieza indispensable de la movilidad de su flota entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Finalmente, el Caribe circundante ha cobrado nueva relevancia como espacio de maniobra para potencias extrahemisféricas. Empresas chinas han desarrollado puertos de aguas profundas en Jamaica y Bahamas, mientras que

9 El modelo just-in-time consiste en producir y abastecer únicamente lo necesario en el momento preciso, eliminando stock ociosos. Su objetivo es disminuir costos de almacenamiento y aumentar la eficiencia, aunque aumenta la vulnerabilidad ante interrupciones de la cadena de suministro.

Rusia ha intensificado ejercicios navales en Venezuela y Cuba. Esta creciente multipolaridad refuerza el valor estratégico del Canal: quien asegure su apertura (o amenace con bloquearlo) dispondrá de una palanca de disuasión con efectos directos sobre las cadenas de suministro mundiales y el equilibrio naval en el hemisferio occidental.

El Canal como choke point mahaniano

El Canal de Panamá materializa, quizá como ningún otro enclave, la intuición central de Mahan: "quien controla la arteria por la que circulan las mercancías, controla en buena medida el ritmo de la economía y la proyección del poder". Cada esclusa es una compuerta no solo hidráulica, sino geopolítica; basta ajustar el caudal o el cupo de tránsitos para alterar itinerarios navales, encarecer fletes y condicionar los planes de cualquier actor que dependa de rutas transoceánicas rápidas. En esencia, el istmo funciona como el volante maestro de un motor global; girarlo unos grados modifica la velocidad y la dirección de toda la maquinaria.

Esa capacidad de influencia explica por qué las grandes potencias observan el Canal con una mezcla de orgullo, cautela y recelo. Para Estados Unidos, es la pasarela que asegura la flexibilidad estratégica de sus dos flotas oceánicas; mientras tanto, para China, este es el eslabón logístico que acortaría las distancias con los mercados del Atlántico. Ambas visiones coinciden en un punto: si el Canal deja de ser fiable (por tensiones políticas, presión climática o saturación técnica) el tablero marítimo entero se desdibuja y redistribuye. De esta manera, el viejo principio mahaniano de "concentrar fuerza allí donde converge el tráfico" se reinterpreta hoy como "concentrar inversión, diplomacia y, llegado el caso, presencia militar en los cuellos de botella".

Pero el poder del Canal no reside solo en lo que puede detener, sino en lo que simboliza: la idea de que una franja de agua, controlada y administrada con criterios estrictamente técnicos, puede convertirse en garante o rehén de la estabilidad internacional (como se ha visto en Ormuz). De ahí que asegurar su buen funcionamiento sea un interés colectivo, aunque las motivaciones sean dispares. La paradoja mahaniana reaparece así con nitidez: cuanto más pacífico y abierto se mantiene un choke point, más se multiplica su valor estratégico, y con él, la tentación de utilizarlo como palanca de influencia. La importancia del Canal es tal, que incluso el propio gobierno estadounidense se jactaba de

haberlo "reconquistado" frente a China en marzo del 2025, en los primeros meses de la nueva administración Trump (France 24, 2025).

Caso 2: Mar del sur de China

Situación geopolítica y reclamaciones

El mar del Sur de China se ha convertido en el epicentro de la disputa marítima más compleja del sistema internacional. Seis actores soberanos (China, Filipinas, Vietnam, Malasia, Brunéi y Taiwán) mantienen reclamaciones que se superponen sobre archipiélagos y aguas ricas en recursos. El punto de fricción principal es la "línea de nueve puntos" que Pekín dibujó por primera vez en 1947 y que abarca casi el 85 % de la superficie marítima regional. Pese a carecer de una fundamentación jurídica clara, China respalda esa línea con patrullas de guardacostas, la presencia de milicias marítimas y una rápida construcción de islas artificiales fortificadas.

La relevancia económica del área agrava la rivalidad: alrededor de un tercio del comercio marítimo mundial (unos 5 billones de dólares al año) pasa por sus rutas, que conectan los estrechos de Malaca y Luzón con el Pacífico occidental (ChinaPower Project, 2024). Además, el fondo marino alberga reservas de hidrocarburos y pesquerías críticas para la seguridad alimentaria de los Estados ribereños de la región. A esto se suma que, para China, controlar estas vías equivale a blindar su "vena yugular" energética, mientras que, para Japón, Corea del Sur y los miembros de la ASEAN, mantenerlas abiertas es cuestión de supervivencia económica.

Las tensiones alcanzaron un máximo en julio de 2016, cuando un tribunal arbitral constituido conforme a la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar acogió la demanda filipina y falló (de forma concluyente) que la línea de nueve puntos carece de base jurídica y que varias estructuras reclamadas por China se encuentran dentro de la zona económica exclusiva filipina (U.S.–China Economic and Security Review Commission, 2016). A pesar de esto, Beijing rechazó el laudo y redobló sus actividades, incluyendo la instalación de pistas de aterrizaje y radares en los arrecifes Fiery Cross, Subi y Mischief.

En respuesta, Estados Unidos intensificó las operaciones de libertad de navegación y amplió los acuerdos de acceso militar que mantenía con Filipinas, mientras los miembros de la ASEAN continúan en su intento de equilibrar

la coerción china y su dependencia comercial. La dinámica resultante es una carrera de disuasión "mar-milicia-diplomacia" donde la línea entre la paz y el conflicto se difumina, ilustrando el eco de la plena vigencia del postulado mahaniano: quien domine las rutas y los nodos oceánicos dictará, en última instancia, la jerarquía del poder global.

Lectura mahaniana del caso

El mar del Sur de China ilustra a la perfección otra pauta lógica de Mahan: quien asegure el control de las rutas oceánicas marca la pauta del comercio y, con ello, del poder global. Cada petrolero que transporta crudo a los complejos industriales del noreste asiático y cada portacontenedores que enlaza los polos manufactureros de China con Europa dependen de aguas donde cualquier fricción altera flujos y precios (una materialización contemporánea de la idea de sea power). Bajo esta premisa, Beijing ha fortalecido su misión para erigir bases en arrecifes remotos, patrullar con guardacostas reforzados y convertir islotes en aeródromos con un propósito inequívoco: proyectar fuerza sin necesidad de combatir, garantizando la seguridad de sus exportaciones y la entrada de hidrocarburos.

A los lados de esta cuenca aparecen los ya mencionados estrechos de Malaca y Luzón, puntos de estrangulamiento cuya vigilancia resume la noción mahaniana de choke point. Bastaría complicar el paso en cualquiera de ellos para que la logística mundial se viera obligada a alargar miles de millas sus rutas, con costes que repercutirían en las economías dependientes de la producción asiática. No es casual que potencias extrarregionales, desde Estados Unidos hasta India, mantengan patrullas navales o acuerdos portuarios en el área. Entre los arrecifes militarizados y los estrechos saturados de tráfico se libra una partida donde la posesión "física" de la mar abierta se traduce en influencia diplomática y económica.

Todo ello convierte al mar del Sur de China en escenario de "flotas decisivas" adaptadas al siglo XXI. Carrier groups, submarinos de propulsión nuclear y misiles de largo alcance desempeñan hoy el papel que en tiempos de Mahan jugaban los acorazados: instrumentos de disuasión capaces de denegar al rival la libertad de usar el océano. No se trata de entablar batalla, sino de estar en posición de librarla y ganarla (otro principio mahaniano intacto). Mientras esa amenaza latente exista, el Estado que la imponga inclinará la balanza a su

favor sin disparar un solo tiro, demostrando que los océanos continúan siendo ejes fundamentales del poder global.

Repercusiones estratégicas y de gobernanza oceánica

Competencia por los chokepoints críticos

La lógica mahaniana del dominio oceánico se materializa hoy en la pugna por los grandes cuellos de botella marítimos, espacios donde controlar (o simplemente poder negar) el tránsito otorga influencia global. El Canal de Panamá y el mar del Sur de China ilustran esa lucha: ambos concentran rutas cuya interrupción altera de inmediato los precios de la energía y las cadenas de suministro. La tesis de Mahan sobre la relación entre sea power y prosperidad nacional permanece vigente cuando un atasco en Panamá o un incidente naval en las Spratly repercute en los balances de las principales potencias (O'Rourke, 2024).

En el istmo panameño, Estados Unidos procura mantener la fluidez de un paso que articula la movilidad de sus flotas entre dos océanos. Su estrategia combina cooperación en seguridad portuaria, apoyo diplomático a la Autoridad del Canal y presencia naval periódica. China, por el contrario, ha invertido en terminales y zonas logísticas como parte de la Ruta Marítima de la Seda, asegurándose capacidad de atraque preferencial y presencia simbólica en el hemisferio occidental (O'Rourke, 2024).

En el mar del Sur de China la dinámica es más militarizada. Beijing ha transformado arrecifes en bases aeronavales equipadas con misiles y radares, buscando crear una burbuja A2/AD que limite la entrada de flotas rivales. Washington responde con operaciones de libertad de navegación y acuerdos de acceso con Filipinas, Japón y Australia (Dolven et al., 2023). La región se ha convertido en el tablero donde se juega la versión contemporánea de la "flota decisiva" mahaniana: portaviones, submarinos nucleares y aviones de patrulla capaces de negar el command of the sea al adversario sin llegar al choque abierto marcan la tónica desde hace algunos años.

Potencias medianas recurren a un "equilibrio activo". Japón financia infraestructuras en Vietnam y Filipinas, mientras India refuerza patrullas conjuntas desde el estrecho de Malaca hasta Guam. Estas iniciativas no pretenden derrotar directamente a China o a Estados Unidos, sino garantizar que ningún

actor imponga su voluntad exclusiva. La lógica mahaniana subyacente es la misma: mantener abiertas las líneas de comunicación o contar con la opción de cerrarlas para disuadir presiones externas.

En conjunto, la competencia por estos choke points confirma la perdurabilidad de Mahan: los océanos continúan siendo ejes del poder global. Controlar Panamá asegura proyección hemisférica; dominar el mar del Sur de China condiciona el pulso económico del Indo-Pacífico. Mientras la estructura del comercio mundial dependa de rutas concentradas, los grandes pasos marítimos seguirán en el centro de la rivalidad entre potencias. Es por eso que el presidente Donald Trump insistió al inicio de su mandato en que, si hacía falta, iba a enviar tropas al Canal de Panamá, porque es consciente de que están perdiendo influencia y ve la posibilidad militar como un aumento de su poder sobre el Canal.

Conclusiones: Mahan para destacar la importancia estratégica de los océanos

El examen de los casos del Canal de Panamá y del mar del Sur de China confirma la vigencia de la idea central de Alfred Thayer Mahan: el dominio (o la capacidad de condicionar el uso) de las rutas marítimas continúa siendo un multiplicador decisivo del poder estatal. Ambos escenarios demuestran que quien influye sobre el tránsito oceánico dispone de una palanca estratégica capaz de afectar economías, diplomacias y despliegues militares sin necesidad de recurrir a la fuerza abierta.

En Panamá, la combinación de intereses estadounidenses, inversiones chinas y vulnerabilidad climática pone de relieve que incluso un choke point artificial puede convertirse en barómetro de la estabilidad logística global. Una mera reducción de cupos o de calado repercute con rapidez en los fletes internacionales y obliga a las navieras a rediseñar itinerarios, renovando la premisa mahaniana de que la prosperidad depende del flujo ininterrumpido de mercancías por la mar.

El mar del Sur de China, por su parte, despliega una versión contemporánea del sea power que Mahan describió en el siglo XIX, pero con capas tecnológicas y jurídicas nuevas. Beijing ha transformado bancos de arena en baluartes aeronavales provistos de radares, pistas y misiles antibuque, buscando crear una zona de negación de acceso que asegure la "vena yugular" de su

economía. Frente a ello, Estados Unidos mantiene portaviones, submarinos y acuerdos de acceso con aliados para demostrar que el *command of the sea* sigue disputado. La dinámica resultante no es un simple pulso militar: es un ecosistema de presencia, diplomacia y disuasión donde cada maniobra (ya sea un ejercicio de guardacostas, una concesión portuaria o una operación de libertad de navegación) se lee como un mensaje estratégico. La convergencia de comercio, seguridad energética y rivalidad tecnológica refuerza la intuición de Mahan de que la mar es el verdadero escenario donde se inscribe la jerarquía de poder.

Además, el análisis comparado revela la resiliencia del pensamiento mahaniano: los conceptos de flota decisiva y de bases avanzadas se adaptan hoy a portaviones de propulsión nuclear, burbujas A2/AD y "poder blando" portuario. La esencia, sin embargo, permanece inmutable: consolidar la propia libertad de movimiento e impedir la ajena en los puntos de estrangulamiento cruciales.

Otro hallazgo significativo es la creciente renovada interdependencia entre el poder naval y la resiliencia logística. Tanto en el istmo panameño como en las aguas del Indo-Pacífico, la sola expectativa de interrupción altera contratos, primas aseguradoras y decisiones de inversión. En este sentido, el mar conserva la doble función que Mahan le otorgaba: arteria de prosperidad y talón de Aquiles de las economías dependientes del cabotaje planetario.

Asimismo, los casos estudiados evidencian la dimensión normativa de la competencia. Mientras la neutralidad del Canal de Panamá se ampara en un marco jurídico reconocido, el vacío regulatorio del mar del Sur de China genera una "zona gris" que facilita la coerción de los actores más poderosos. Esta asimetría resalta la necesidad de reforzar la gobernanza oceánica como componente integral de la estrategia marítima. En otras palabras, la capacidad de Mahan para explicar la geopolítica actual se complementa con la exigencia contemporánea de reglas claras y foros multilaterales que eviten que la fuerza prime sobre el derecho.

El análisis pone de relieve asimismo la importancia de diversificar rutas y multiplicar infraestructuras críticas. Estados altamente dependientes de un solo corredor (sea Panamá, Malaca o Suez, entre otros) se exponen a shocks logísticos que pueden lastrar su competitividad. Invertir en puertos alternativos, cadenas de suministro redundantes y flotas mercantes propias se revela, a la luz de Mahan, como una moderna política de seguro económico-estratégico.

También se confirma la relevancia del "poder blando portuario". Concesiones de muelles de aguas profundas, zonas francas y financiamiento de infraestructura devienen formas de proyección de influencia comparables a la apertura de estaciones de carbón en la era de Mahan. El capital, cuando se acompaña de capacidades logísticas y diplomacia comercial, actúa como una flota silenciosa que afianza posiciones sin necesidad de cañoneras.

Por terminar, en este capítulo he intentado demostrar que el control efectivo de los océanos en el siglo XXI no se ejerce solo con buques de guerra, sino mediante la articulación coordinada de instrumentos militares, económicos, normativos y tecnológicos. La matriz sigue siendo mahaniana: asegurar la propia libertad de navegación y condicionar la del adversario. Quien mejor integre estas dimensiones (sin olvidar la gobernanza que legitime su presencia) mantendrá la llave de los mares y, con ella, una ventaja decisiva en la jerarquía del poder global.

Referencias

BBC News. (2025, enero 22). Does China "operate" Panama Canal, as Trump says? Recuperado de https://www.bbc.com/news/articles/c1km4vj3pl0o

ChinaPower Project. (2024). How much trade transits the South China Sea? Center for Strategic and International Studies. Recuperado de https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/

CHS Inc. (2024, 21 de mayo). Canal crisis impacts agriculture supply chain. Recuperado de https://www.chsinc.com/news/canal-crisis-impacts-agriculture-supply-chain/

Dolven, B., Lawrence, S. V., y Wilson, E. (2023, octubre 12). South China Sea disputes: Background and U.S. policy (CRS Report No. R42784). Congressional Research Service. Recuperado de https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R42784

Ellis, R. E. (2021). Panama's maritime business and the evolving strategic landscape (Research Paper). U.S. Army War College, Strategic Studies Institute. Recuperado de https://press.armywarcollege.edu/monographs/940/

Erickson, A. S. (2018, diciembre 13). China's PAFMM grey-zone maritime challenge to the Philippines. Recuperado de https://www.andrewerickson.

com/2020/08/chinas-pafmm-grey-zone-maritime-challenge-to-the-philippines/

Espino de Marotta, I. (2024, octubre 1). Panama Canal: Achieving resilience through strategy [Presentación de conferencia]. TOC Americas 2024.

France 24. (2025, marzo 5). Trump elogia la "reconquista" del canal de Panamá y el presidente panameño denuncia sus palabras. Recuperado de https://www.france24.com/es/am%C3%A9rica-latina/20250305-trump-elogia-la-reconquista-del-canal-de-panam%C3%A1-y-el-presidente-panam%C3%B1o-denuncia-sus-palabras

Kypriotaki, A. (2024, octubre 23). UNCTAD: Review of maritime transport 2024. SAFETY4SEA. Recuperado de https://safety4sea.com/unctad-review-of-maritime-transport-2024/

Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown & Co.

Mahan, A. T. (1892). *The influence of sea power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*. Little, Brown and Company.

Mahan, A. T. (1900). *The problem of Asia and its effect upon international policies*. Little, Brown and Company.

Observatory of Economic Complexity (OEC). (2023). China (CHN) and Panama (PAN) trade. Recuperado de https://oec.world/en/profile/bilateral-country/chn/partner/pan

O'Rourke, R. (2024, marzo 20). Panama Canal: Background and issues for Congress (CRS Report No. R47428). Congressional Research Service. Recuperado de https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R47428

U.S.–China Economic and Security Review Commission. (2016, julio 12). South China Sea arbitration ruling: What happened and what's next (Issue Brief). Recuperado de https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/Issue%20Brief_South%20China%20Sea%20Arbitration%20Ruling%20What%20Happened%20and%20What%27s%20Next071216.pdf

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2024, octubre 22). Vulnerability of supply chains exposed as global maritime chokepoints come under pressure [Press release]. Recuperado de https://unctad.org/news/vulnerability-supply-chains-exposed-global-maritime-chokepoints-come-under-pressure

Woodwell Climate Research Center. (2024, marzo 5). Drought, climate, and the Panama Canal: These 7 graphics show how. Recuperado de https://www.woodwellclimate.org/drought-panama-canal-7-graphics/

Conclusiones generales

Bernardo Gortaire Morejón

Siete capítulos escritos desde tres países, cinco instituciones y otras tantas tradiciones metodológicas podían haber producido siete libros distintos. Leídos en conjunto, los textos que anteceden convergen en un argumento único que ninguno de ellos formula por completo por separado, y que puede enunciarse de esta manera: el rezago marítimo de los Estados ribereños no proviene de la escasez de recursos oceánicos, sino de la ausencia de una institucionalidad capaz de convertir esos recursos en decisiones estratégicas.

La primera conclusión es que el déficit diagnosticado es institucional y cognitivo antes que material. El primer capítulo establece que el Ecuador reúne las condiciones objetivas de un Estado continental marítimo, con una posición geográfica privilegiada, una proyección oceánica considerable y la vecindad de una de las vías de navegación más transitadas del planeta, y sin embargo, describe una sociedad para la cual la conciencia marítima sigue siendo materia desconocida o exclusiva de la Armada. El segundo capítulo lo traduce a magnitudes, ya que la pesca y el cultivo de camarón sostienen exportaciones de gran peso, el turismo costero e insular han aportado un volumen relevante al producto interno bruto, pero aun así el país no ha recorrido más que una tercera parte del camino hacia una economía azul sostenible. La riqueza está, lo que falta es el aparato que la convierta en política, y para eso se necesita voluntad y consciencia.

La segunda conclusión es que seguridad y desarrollo se sostienen o caen juntos. El tercer capítulo lo formula en el plano conceptual al mostrar que los vectores de la oceanopolítica se articulan simultáneamente con las metas del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 y con los ámbitos de la seguridad humana, y al advertir que conseguir desarrollo sostenible requiere garantías de seguridad, del mismo modo que la seguridad humana requiere condiciones materiales de vida digna. El cuarto capítulo lo demuestra al analizar que la piratería en aguas ecuatorianas no es solo un delito contra embarcaciones: destruye los medios de trabajo de comunidades pesqueras, ataca directamente a una de las industrias exportadoras más importantes del país y, al dejar a los pescadores sin herramientas ni protección, aporta incluso a la producción de nuevos reclutas para las mismas bandas que los agredieron. El círculo es com-

pleto y se cierra sobre sí mismo. Ninguna política que atienda solo uno de sus tramos puede interrumpirlo, aunque ciertos segmentos políticos se nieguen a completar la estrategia.

La tercera conclusión es que la geografía crítica sigue ordenando el poder internacional, y que quien no la administra la padece. Los capítulos quinto, sexto y séptimo llegan a esta afirmación por caminos independientes. El quinto verifica su hipótesis mediante cuatro casos, Gibraltar, el Bósforo y los Dardanelos, Bering y el canal de Panamá, y extrae cuatro rasgos comunes: la condición de punto de estrangulamiento, la interconexión con fenómenos transnacionales como el comercio y la seguridad energética, la vulnerabilidad estructural ante cambios normativos o climáticos, y la función de instrumento de influencia estatal. El sexto capítulo sitúa esos enclaves dentro de una reconfiguración más amplia, en la que la erosión del paradigma unipolar, contestado y refutado en múltiples frentes, convierte a los océanos en escenario simultáneo de competencia y cooperación, con el Pacífico como eje y el Ártico como frontera emergente donde rivales sistémicos cooperan y compiten a la vez. El séptimo capítulo demuestra la vigencia de la matriz mahaniana y, al mismo tiempo, su insuficiencia si se la aplica sin actualización: hoy el control de las rutas se ejerce también mediante concesiones portuarias, financiamiento de infraestructura y arquitectura normativa, lo que el capítulo denomina poder blando portuario[10].

Esa tercera conclusión tiene una consecuencia que la obra no formula de manera explícita, pero que se desprende de ella con nitidez. Si el control de los estrechos ordena el poder global, y si el primer capítulo recuerda que el Ecuador se encuentra próximo a una de las vías de navegación más transitadas del planeta, entonces el país no está fuera del tablero que los capítulos quinto, sexto y séptimo describen. Está dentro, aunque sus autoridades no lo hayan decidido. La proximidad a un punto de estrangulamiento no otorga por sí sola capacidad de negociación; más bien otorga exposición si el país no invierte lo suficiente en poder aprovecharlo. Lo que convierte esa exposición en activo es exactamente aquello que los dos primeros capítulos identifican como faltante: institucionalidad, información, presupuesto y una lectura estratégica del propio litoral. Un Estado situado junto a un nodo crítico y sin política oceánica no es un Estado neutral en la competencia por ese nodo, sino un Estado sobre el cual se decide desde otras latitudes. En este entorno, sus ciudadanos dejan de ser sujetos políticos y pasan a ser objetos de las decisiones tomadas en otras

10 E incluso así, la guerra con Irán ha demostrado que el uso sistemático del poder militar es incluso capaz de mediar con las grandes asimetrías de poder, incluso conteniendo al gran poderío de los Estados Unidos.

latitudes. Los ejemplos tomados en el segundo capítulo demuestran que no es que Ecuador no pueda; es que puede donde decide, pero la realidad es que no decide casi en ninguna parte.

La cuarta conclusión es que la gobernanza es el verdadero terreno en disputa. El tercer capítulo muestra que la comunidad internacional ha construido un andamiaje considerable, desde la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar hasta el Decenio de las Ciencias Oceánicas y las conferencias sobre los océanos, y que ese andamiaje depende para su eficacia de decisiones políticas internas que los Estados no siempre están dispuestos a tomar o en condiciones de hacerlo. El séptimo capítulo lo confirma desde el contraste: mientras la neutralidad del canal de Panamá se ampara en un marco jurídico reconocido (que ha sido puesto a prueba en las últimas tensiones entre Estados Unidos y China), el vacío regulatorio del mar del Sur de China genera una zona gris que facilita la coerción de los actores más poderosos, incluso cuando las altas cortes intentan mediar. Por ello, donde hay norma reconocida, la fuerza encuentra límites, pero donde no la hay, los define quien puede (aquí radica la importancia de sanear al sistema multilateral).

La quinta conclusión es incómoda y conviene no suavizarla. La evidencia disponible sobre el ámbito marítimo es insuficiente, y esa insuficiencia forma parte del problema que la obra describe. El cuarto capítulo es el mejor ejemplo: en un intento por documentar las dificultades de su propia investigación se evidencia un problema que enfrentan muchos investigadores que intentan explorar el mar: la ausencia de fuentes oficiales con datos precisos sobre asaltos. También se evidencia el subregistro atribuible a la resignación y al miedo de las poblaciones costeras, que aportan a la escasez general de información sobre el fenómeno. El resultado es una paradoja que el mismo capítulo expone: los informes internacionales registran una reducción sostenida de ataques, mientras la prensa y los testimonios de las comunidades afectadas describen un acoso continuado. Por eso, un Estado que no mide lo que ocurre en sus aguas no puede gobernarlas y un Estado cuyas comunidades no denuncian porque no esperan respuesta ya ha perdido algo más que estadística, sobre todo si sus autoridades interpretan el entorno como un marco de conflicto sostenido.

Estas cinco conclusiones se sostienen sobre un hallazgo transversal que conviene enunciar aparte. Todos los capítulos, sin excepción, terminan señalando la voluntad política como variable determinante. El primero la reclama de forma explícita como condición para articular una política y una estrategia marí-

timas nacionales. El segundo la identifica como el factor ausente que impide que los planes existentes se traduzcan en presupuesto y ejecución. El tercero condiciona la contribución de la oceanopolítica al desarrollo sostenible a la capacidad y disposición de cada Estado para volverlo una realidad (algo que está en tela de duda tras el desmantelamiento sistemático del sistema de Naciones Unidas). El cuarto reclama inversión, personal especializado, ampliación de acuerdos con países vecinos y revisión de la legislación interna. Del quinto al séptimo, sus autores advierten que los actores que comprendieron el valor de los estrechos actuaron en consecuencia, y los que no lo hicieron quedaron expuestos (las tensiones que enfrentan a Estados Unidos e Irán incluso revelan que hasta los más poderosos actores pueden subestimar sus propias tesis). Que siete autores independientes lleguen al mismo lugar por rutas distintas no es una mera coincidencia estilística ni ideológica sino un llamado de atención para los actores políticos y cualquier persona que lea estas páginas.

De lo anterior se desprende una agenda. Se necesita:

- Información: sistemas de registro capaces de medir lo que ocurre en los espacios acuáticos.
- Institucionalidad: una política marítima nacional que fije objetivos verificables y una estrategia que los traduzca en capacidades, presupuesto y responsables identificables.
- Cooperación regional, las amenazas cruzan fronteras y un problema compartido no admite respuestas exclusivamente nacionales.
- Conocimiento social, porque ninguna de las tres anteriores sobrevive sin una ciudadanía que entienda por qué importan las cosas.

Pero, por encima de todo, se necesita que el mar deje de ser el último punto del orden del día.

Queda una consideración final. Este libro nació de la convicción de que existe un vacío en la literatura en español sobre la dimensión marítima de las relaciones internacionales, y de que ese vacío tiene consecuencias prácticas: lo que no se piensa en la propia lengua difícilmente se convierte en política propia. Los siete capítulos aportan a llenarlo, y lo hacen con una voz que no es exclusivamente latinoamericana ni exclusivamente europea, sino el resultado de un diálogo entre ambas (las voces ausentes son una deuda pendiente que amerita un nuevo volumen). Ese diálogo es, en sí mismo, un argumento a favor de la tesis de esta obra: los problemas oceánicos no se resuelven exclusivamente dentro de las fronteras porque no ocurren dentro de ellas.

Los Estados que comprendieron a tiempo el valor de su relación con el mar construyeron sobre esa comprensión su prosperidad y su seguridad. Los que no lo hicieron administran su litoral como un borde y no como una plataforma. La diferencia entre unos y otros no está en la geografía, que termina siendo un dato, sino en la decisión, que es una elección. Ecuador y los demás Estados ribereños de la región conservan todavía la posibilidad de elegir. Esa posibilidad no será indefinida, y por eso, lo que corresponde no es seguir describiendo el mar, sino gobernarlo.

La oceanopolítica como salida a la crisis

El mar precede a la humanidad y, muy probablemente, seguirá existiendo cuando nuestra especie se haya extinguido. En ese intervalo, nos corresponde asumir la responsabilidad de relacionarnos con él de manera respetuosa, responsable y sostenible, reconociéndolo no solo como un recurso, sino como un medio de vida fundamental al alcance de toda la humanidad.

Este libro aborda la noción de la oceanopolítica como una herramienta para responder a algunas de las múltiples crisis que enfrenta nuestra especie en el presente, partiendo de la necesidad de otorgar al mar un lugar mucho más relevante en nuestras decisiones colectivas y reclamar a los administradores del Estado una postura mucho más comprometida con la agenda marítima.

A lo largo de estas páginas, el lector podrá comprender, desde la perspectiva de varios autores y sus perspectivas, por qué los océanos requieren mayor atención por parte de los Estados, las sociedades y los individuos, y cómo una relación más consciente con ellos puede resultar decisiva para garantizar posibilidades de desarrollo y bienestar para las generaciones actuales, sin hipotecar el futuro de aquellas que vendrán.

ISBN: 978-9942-652-65-2

Departamento de Seguridad y Defensa