



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA



Una nueva visión de los intereses marítimos nacionales de Ecuador

Manuel Humberto Gómez Proaño

Una nueva visión de los intereses marítimos nacionales de Ecuador

Manuel Humberto Gómez Proaño

Primera edición electrónica: enero, 2026

ISBN: 978-9942-652-42-3

Ingreso al proceso: 03/06/2025 • Aprobación de ingreso: 01/07/2025

Aprobación de pares: 16/07/2025 • Finalización de edición: 19/01/2026

Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE

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

Rector

Publicación autorizada por:

Comisión Editorial de la Universidad de las Fuerzas Armadas-ESPE

Cpfg. Joseph Alexander Guamán Seis, Ph.D. - Vicerrector de Investigación

Presidente

Corrección de estilo y diseño

Mtr. Xavier Chinga

Imagen de cubierta: <https://acortar.link/5B7VRJ>

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.

Una nueva visión de los intereses marítimos nacionales de Ecuador

Manuel Humberto Gómez Proaño

EDITORIAL



UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE

Manuel Humberto Gómez Proaño

mhgomez1@espe.edu.ec

Capitán de Navío, Servicio Pasivo de la Armada del Ecuador

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

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

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

Índice

Lista de acrónimos y siglas.....	15
Reflexión inicial.....	21
CAPÍTULO I - Los intereses marítimos críticos en el Mar Rojo.....	23
Introducción.....	25
Geografía del Mar Rojo	29
Características generales	29
Límites del Mar Rojo.....	31
Características físicas	32
Las rutas marítimas comerciales.....	34
Los chokepoints marítimos.....	36
Requisitos para que una ruta sea considerada como chokepoint	36
Los principales chokepoints globales.....	38
La CONVEMAR y los estrechos internacionales.....	40
El costo del transporte marítimo para las mercancías.....	44
Razones por las que el transporte marítimo es más conveniente	45
Los actores estratégicos en la gestión económica en el mar Rojo	49
El Heartland de Mackinder en la realidad actual.....	50
El golfo Pérsico como un factor económico de la proble- mática en el mar Rojo.....	53
Las compañías navieras y su relación con el Mar Rojo	55
Volúmenes de carga.....	58
La cuestión ambiental.....	61
El golfo Pérsico y el comercio marítimo de gas y petróleo	62
Israel y la región histórica de Palestina.....	63
Repartición geopolítica del territorio de lo que fue el imperio Otomano	65
El Estado de Israel y un compromiso de Occidente.....	67
El Canal de Suez.....	73
La larga y rica historia del canal de Suez.....	75
El canal de Suez en la actualidad	78
La importancia comercial del canal de Suez	85
El sistema portuario israelí	88

La cuestión palestina	90
Una reflexión importante sobre la cuestión palestina.....	98
El hogar nacional del Estado hebreo	99
La Comisión Real Británica de 1937	101
El sionismo	104
El semitismo	106
El antisemitismo	108
La cuestión musulmana	109
La relación entre los musulmanes chiís y sunitas.....	112
Confrontaciones entre sunitas y chiítas	115
El Eje de la Resistencia.....	116
Objetivo del Eje de la Resistencia.....	118
Los enemigos de Irán.....	119
Principales relaciones estratégicas de Irán	120
Los hutíes	121
Incidentes hutíes recientes	122
Las alianzas de los hutíes	122
La relación de Hamás con el “Eje de Resistencia”	122
La intifada palestina.....	123
Los ataques hutíes a las líneas de comunicación marítima.....	124
Las afectaciones de los ataques hutíes en el mar Rojo	124
Armamento principal que usan los hutíes en el mar Rojo	127
Área de los ataques hutíes	127
Conclusiones.....	129
CAPÍTULO II - Una visión inicial sobre la incidencia del	
puerto de Chancay en Ecuador.....	135
Introducción.....	137
Un objetivo oceanopolítico concreto: el puerto de Chancay	138
Breve historia del proyecto.....	140
Los cuestionamientos de la transparencia de China en	
América del Sur	141
Suspición sobre el desarrollo de infraestructura crítica y	
los recursos naturales.....	142
¿Un error administrativo con mala intención?	142

Características del puerto de Chancay.....	144
Consideraciones ambientales	144
Consideraciones oceanopolíticas	145
Consideraciones estratégicas	146
Consecuencias positivas para Ecuador	147
Panorama general.....	147
Beneficios potenciales para Ecuador	147
Ventajas competitivas	148
Adaptación al cambio	149
Desafíos para los puertos ecuatorianos	149
Hacia una colaboración regional	150
Conclusiones.....	150
CAPÍTULO III - Importancia oceanopolítica de Taiwán y su relación con los intereses marítimos de Ecuador.....	153
Introducción.....	155
La relación entre Taiwán y China en los últimos 300 años.....	158
La situación actual de la región	159
La relación de poder confrontativa entre Taiwán y China	160
La estrategia del puerco espín.....	161
Las capas del “puerco espín”	164
La estrategia de la primera cadena de islas para la contención a China.....	166
La aplicación de la CONVEMAR en el estrecho de Taiwán y la línea media.....	171
Comportamientos respecto a la línea media.....	172
Estrategia de “hechos consumados” y la línea de los 9 puntos.....	174
Tácticas de zona gris	176
Capacidades A2/AD	177
Estados Unidos y sus intereses frente a la actuación de China en la región	178
La política de la ambigüedad estratégica	179
El realismo ofensivo	180
El competidor par (Peer Competitor).....	182
La alianza Quad.....	183

El contrapeso de los hegemones globales.....	184
Objetivos nacionales de Taiwán en la visión de su situa- ción problemática con China	184
Objetivos nacionales de China frente la crisis con Taiwán y sus aliados.....	187
Objetivos nacionales de China respecto a Taiwán y sus aliados.....	188
La acción de la hegemonía china en las proximidades de Taiwán	191
La acción de la hegemonía de los Estados Unidos en el área de conflicto.....	192
El discurso del presidente taiwanés William Lai de 13 de marzo de 2025	199
Un escenario potencial en una acción bélica China – Taiwán.....	201
Balance del poder militar de China y Taiwán	204
Relación de capacidades de las Fuerzas Armadas	204
Breve análisis del balance militar de China y Taiwán	206
Factores que influyen en las relaciones entre China y Taiwán en 2025	209
Análisis PESTLE de las Relaciones China-Taiwán (abril 2025)	209
Esquema simplificado del análisis PESTLE de las relacio- nes China-Taiwán.....	212
Intereses marítimos de Taiwán.....	213
Priorización de los intereses marítimos de Taiwán en el 2025	214
Las líneas de comunicación marítima	215
El estrecho de Taiwán y su relación con los chokepoints de la región.....	219
The Ocean Affairs Council (OAC)	220
La industria naval de Taiwán.....	221
La actividad pesquera en Taiwán	225
Valor anual de la pesca y especies capturadas	226
Países con superposición marítima	226
Dificultades respecto a la acción de China.....	227
Los recursos marinos no vivos de Taiwán.....	227

La ciencia y tecnología marina y la economía azul de Taiwán.....	228
Las energías azules u oceánicas de Taiwán.....	228
La visión realista hacia el mar de Ecuador y Taiwán	229
La relación de los intereses marítimos de Ecuador y Taiwán.....	230
Tecnología taiwanesa en Ecuador	231
Innovaciones tecnológicas taiwanesas en Ecuador	232
Conclusiones	233
Referencias	238

Índice de tablas

Tabla 1

Principales chokepoints marítimos globales..... 40

Tabla 2

Principales aspectos de la CONVEMAR respecto al tránsito por estrechos 43

Tabla 3

*Factores que inciden en el costo de las mercaderías transportadas
por vía marítima 48*

Tabla 4

Las navieras más importantes del mundo y su situación en el Mar Rojo 59

Tabla 5

*Total de gas y petróleo transportados a través de Bab el-Mandeb,
Suez y el SUMED 86*

Tabla 6

Pueblos que gobernaron Jerusalén y Palestina (1187-1517) 98

Tabla 7

Crecimiento dinámico del Estado hebreo en Palestina (1918-1939)..... 101

Tabla 8

Factores de importancia histórica de los pueblos semitas 108

Tabla 9

Los lenguajes semíticos 109

Tabla 10

Los principios del islam..... 113

Tabla 11

Diferencias generales entre musulmanes, chiís y sunitas 115

Tabla 12

Confrontaciones entre Sunitas y Chiítas 118

Tabla 13

Miembros del Eje de la Resistencia..... 119

Tabla 14

Objetivos del Eje de la Resistencia..... 120

Tabla 15

Los enemigos de Irán y los países que tienen tensiones con él..... 121

Tabla 16

Impactos negativos de las acciones de los hutíes en el Mar Rojo..... 126

Tabla 17

Comportamiento de China frente a la posición de Taiwán 175

Tabla 18

Sustentos de los objetivos nacionales de Taiwán en su conflicto con China..... 187

Tabla 19

Intereses nacionales de China con respecto a Taiwán..... 191

Tabla 20

Aspectos relevantes del discurso del presidente William Lai (13-mar-2025)..... 202

Tabla 21

Cursos de acción estratégica ante una eventual acción bélica de China..... 203

Tabla 22

Variables a ser evaluadas para un enfrentamiento bélico de alto nivel..... 205

Índice de figuras

Figura 1

Países que limitan con el Mar Rojo32

Figura 2

La configuración batimétrica y topográfica del Mar Rojo.....35

Figura 3

Chokepoints globales principales y secundarios39

Figura 4

Principales chokepoints globales42

Figura 5

Los factores de la conveniencia del uso del transporte marítimo48

Figura 6

Los espacios marítimos de influencia oceanopolítica en el Mar Rojo.....52

Figura 7

Las relaciones de Israel con sus vecinos.....54

Figura 8

El estrecho de Ormuz, una posición estratégica sustancial.....56

Figura 9

El MAERSK HANGZHOU un buque portacontenedores de gran capacidad58

Figura 10

Comparación del comercio marítimo global en el periodo 2003-202461

Figura 11

Distancia recorrida entre 1999 y 2024, por la carga vía marítima61

Figura 13

El Acuerdo Sykes-Picot (16-mayo-1916).....68

Figura 14

La evolución del crecimiento territorial del estado hebreo73

Figura 15

El puerto de Eilat mantiene un concepto de uso oceanopolítico75

Figura 16

El trazo de un canal en el Istmo de Suez Incluido en “Le Description de L’Egypte” 79

Figura 17

El paso por el Canal de Suez82

Figura 18	
<i>El contexto del comercio marítimo del Canal de Suez</i>	<i>83</i>
Figura 19	
<i>El oleoducto SUMED</i>	<i>84</i>
Figura 20	
<i>Comparación de la ruta Asia - Canal de Suez y Cabo de Buena Esperanza.....</i>	<i>85</i>
Figura 21	
<i>Comparación de la Ruta Shangai - Suez - Cabo Buena Esperanza</i>	<i>86</i>
Figura 22	
<i>El MV “EVER GIVEN” buque de la naviera EVERGREEN y el Canal de Suez.....</i>	<i>88</i>
Figura 23	
<i>Puertos estratégicos israelíes</i>	<i>91</i>
Figura 24	
<i>La visión integral de la Ruta de la Seda: Tierra y Mar.....</i>	<i>99</i>
Figura 25	
<i>El incremento de la población hebrea en Palestina (1919-1939)</i>	<i>102</i>
Figura 26	
<i>Migración de judíos a otros países en sep-1939.....</i>	<i>103</i>
Figura 27	
<i>Propuesta de la comisión Peel para la repartición del territorio palestino.....</i>	<i>104</i>
Figura 28	
<i>Los pueblos semitas.....</i>	<i>110</i>
Figura 29	
<i>La evolución del islamismo</i>	<i>112</i>
Figura 30	
<i>La distribución del islam en Medio Oriente, África y Europa</i>	<i>113</i>
Figura 32	
<i>El Puerto de Chancay: un objetivo oceanopolítico peruano.....</i>	<i>142</i>
Figura 33	
<i>Visión de la estrategia del Puerco Espín ante una invasión china</i>	<i>166</i>
Figura 34	
<i>Capas de la estrategia del Puerco Espín de Taiwán.....</i>	<i>167</i>

Figura 35	
<i>Esquema general de las cadenas de islas de contención a China</i>	<i>169</i>
Figura 36	
<i>Esquema general de las cadenas de islas de contención a China</i>	<i>169</i>
Figura 37	
<i>El “Muro insular” de Japón para la contención de China.....</i>	<i>171</i>
Figura 38	
<i>Aplicación de la CONVEMAR en el Estrecho de Taiwán y</i>	
<i>la Línea Media (1955).....</i>	<i>173</i>
Figura 39	
<i>Áreas de ejercicios de tiro real de China</i>	<i>174</i>
Figura 40	
<i>Reclamaciones territoriales marítimas de China en el Mar de</i>	
<i>China Meridional.....</i>	<i>177</i>
Figura 41	
<i>Estrategias de negación de acceso/área</i>	<i>180</i>
Figura 42	
<i>Los objetivos para la estrategia nacional de Taiwán</i>	<i>188</i>
Figura 43	
<i>Objetivos nacionales de China con respecto a Taiwán y sus aliados</i>	<i>192</i>
Figura 44	
<i>Variables presentes en un esfuerzo bélico contra China</i>	<i>206</i>
Figura 45	
<i>Comparación de las Fuerzas Armadas de China y Taiwán</i>	
<i>en 2022.....</i>	<i>207</i>
Figura 46	
<i>“Tuo Chiang” la corbeta asesina de portaaviones</i>	<i>209</i>
Figura 47	
<i>Factores que influyen sobre las relaciones de China y Taiwán.....</i>	<i>215</i>
Figura 48	
<i>Relación geográfica de los chokepoints críticos y el estrecho de Taiwán.....</i>	<i>222</i>
Figura 49	
<i>Submarino Taiwanés Clase Hai Kun.....</i>	<i>225</i>
Figura 50	
<i>Nuevas fragatas ligeras de Taiwán</i>	<i>226</i>

Lista de acrónimos y siglas

A

A2/AD

Las capacidades de negación de acceso/área

ADIZ

Zona de Identificación de Defensa Aérea

ADN

Acido desoxirribonucleico

AEI

Agencia Internacional de Energía

AFP

Agence France-Presse

APN

Autoridad Portuaria Nacional de Perú

B

BBC

British Broadcasting Corporation

C

CCEAG

Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo

CCG

Guardia Costera China

CMA-CGM

Compagnie Maritime d’Affrètement - Compagnie Générale Maritime

CNN

Cable News Network

CONVEMAR

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982

COSCO

China Ocean Shipping Company

COVID-19

Coronavirus Disease 2019

CSIS

Centro de Estudios Internacionales y Estratégicos

D

d.C.

después de Cristo

DW

Deutsche Welle

E

ECS

Recargo por Contingencia de Emergencia

EE.UU.

Estados Unidos de América

EGPC

Egyptian General Petroleum Corporation

Evergreen

Evergreen Marine Corporation

F

FMI

Fondo Monetario Internacional

G

GCTV

Global Containerized Trade Volume

GEI

Gases de efecto invernadero

GNL

Gas Natural Licuado

GPS

Global Position System / Sistema Global de Posicionamiento

H

Hapag Lloyd

Compañía naviera alemana destacada en transporte de contenedores

I

IA

Inteligencia Artificial

INDECOPI

Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual

IPIC

International Petroleum Investment Company

K

km

Kilómetros

L

LCM

Líneas de comunicación marítima

LCM globales

Líneas de comunicación marítimas consideradas a nivel mundial

LGM

Last Glacial Maximum

M

m

Metros

MAERSK

conglomerado danés Grupo A.P. Møller-Mærsk

MBP

Millones de Barriles de Petróleo

MND

The Ministry of National Defense of the Republic of China

MSC

Mediterranean Shipping Company

MV

Deutsche Welle, que se traduce Motor Vessel

N

NASA

National Aeronautics and Space Administration

O

OBOR

One Belt, One Road geopolítica de China

OCE

Objetivos oceanopolíticos esenciales

OHI

Organización Hidrográfica Internacional

OMI

Organización Marítima Internacional

ONE

Ocean Network Express

ONU

Organización de las Naciones Unidas

P

PIB

Producto Interno Bruto

PLAN

People's Liberation Army Navy

PRC

Popular Republic of China

Q

QGPC

Qatar General Petroleum Corporation

Quad

Quadrilateral Security Dialogue

R

ROC

República de China (Taiwán)

RPC

República Popular China

S

Saudi Aramco

Saudi Arabian Oil Company

SENACE

Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles de Perú

SLOC

Sea Lines of Communication

SUMED

Oleoducto Suez-Mediterráneo

T

TDS

Recargo por Interrupción del Tránsito

TEUS

Twenty-foot Equivalent Unit / Unidad Equivalente a Veinte Pies

TPM

Toneladas de Peso Muerto

TRA

Taiwan Relations Act

U

UE

Unión Europea

ULCC

Ultra Large Crude Carriers

UNCTAD

United Nations Conference on Trade and Development

Reflexión inicial

Este es un libro atípico, porque en él se exploran los intereses marítimos de Ecuador desde la visión de tres casos que reflejan un pensamiento y una idea general de las cuestiones relacionadas con nosotros como país y nuestra esencia oceánica. Estos tres casos son todas las cuestiones de base que representa el Canal de Suez en su contexto general, luego la visión sobre el puerto de Chancay en Perú y, finalmente, la compleja cuestión de la isla de Taiwán vista desde una perspectiva muy individual, dejando por encima a los hegemones y actores regionales. Aunque estos escenarios parecen aislados, el autor nos muestra que el mar es la línea invisible que los conecta y que, al mismo tiempo, une a todos los ecuatorianos en la gestión y proyección de nuestros intereses marítimos.

Esta obra, a lo largo de sus tres capítulos, nos desafía a comprender mejor quiénes somos como ecuatorianos y a despertar nuestra conciencia sobre la importancia estratégica de nuestros intereses marítimos. Explorando tres situaciones específicas, aparentemente dispares, pero íntimamente unidas por el mar como factor común, el texto nos obliga a replantear nuestra visión, con un propósito es claro: forjar un nuevo paradigma sobre los intereses marítimos del Ecuador. Este libro no es un fin en sí mismo, sino el inicio de una serie que aplicará este mismo análisis a otras geografías marítimas críticas. Invitamos al lector a abandonar la estrechez de una perspectiva puramente interna y a abrazar la inmensidad de una visión oceánica global para comprender y actuar sobre nuestros intereses en el mar

El primer capítulo se adentra en la dinámica del Mar Rojo y el Canal de Suez, revelando cómo los conflictos y la geopolítica en esa región repercuten directamente en el comercio global y, por ende, en la economía y seguridad del Ecuador. Aquí se evidencia la importancia de comprender los chokepoints marítimos y la necesidad de una conciencia marítima que trascienda las fronteras nacionales, reconociendo que lo que ocurre en mares lejanos puede tener efectos inmediatos en nuestra vida cotidiana y en nuestros intereses estratégicos.

En el segundo capítulo, la mirada se traslada al puerto de Chancay en Perú, un nodo emergente en la red de comercio marítimo sudamericano. El análisis de este caso permite reflexionar sobre la integración regional, la competencia y cooperación entre países vecinos, y la importancia de fortalecer la infraes-

estructura y la visión estratégica para aprovechar las oportunidades que ofrece el océano Pacífico. Este enfoque resalta la interdependencia entre los países de la región y la necesidad de políticas marítimas coordinadas.

El tercer capítulo aborda la situación de Taiwán, un espacio geográfico marcado por tensiones geopolíticas y oceanopolíticas que involucran a potencias globales. A través de este caso, el autor invita a reflexionar sobre la vulnerabilidad y la resiliencia de los Estados insulares y sobre cómo la gestión de los intereses marítimos puede ser determinante para la supervivencia, el desarrollo y la proyección internacional de un país. Se destaca la importancia de aprender de experiencias ajenas para fortalecer nuestra propia estrategia marítima.

A lo largo de estos tres capítulos, el libro traza una línea conductora que solo el mar puede dibujar: la de la interdependencia global y la necesidad de una visión amplia y proactiva sobre nuestros intereses marítimos. El autor nos advierte sobre el peligro de una mirada limitada y localista, e insiste en la urgencia de adoptar una perspectiva oceánica, capaz de anticipar riesgos, aprovechar oportunidades y fortalecer la posición del Ecuador en el escenario internacional.

Este volumen se presenta como un prototipo para futuras investigaciones, proponiendo una metodología que combina el análisis de casos internacionales con la reflexión sobre la realidad nacional. Así, se abre la puerta a explorar otros espacios marítimos de gestión compleja, permitiendo delinear los intereses marítimos ecuatorianos desde perspectivas innovadoras y menos exploradas, enriqueciendo el debate y la toma de decisiones en materia de política marítima.

En definitiva, el libro constituye una invitación a interiorizarnos sobre lo que somos como ecuatorianos en relación con el mar, a fortalecer nuestra conciencia marítima y a asumir el reto de ver nuestros intereses desde la gran visión oceánica global. Solo así podremos diseñar estrategias efectivas y sostenibles que aseguren el desarrollo y la seguridad del Ecuador en un mundo cada vez más interconectado por el océano.



<https://acortar.link/ReIOft>

CAPÍTULO I

Los intereses marítimos críticos en el Mar Rojo

Introducción

La grave situación por la que atraviesa el tráfico marítimo en el Mar Rojo, debido al ataque que un grupo terrorista islámico shíi llamados hutíes, debe ser vista más allá de los hechos fácticos globalmente difundidos; debemos entenderla como un manejo geopolítico, en el que varios actores pretenden un posicionamiento que favorezca a sus intereses, por supuesto, las acciones implícitas en estas acciones afectan a los intereses marítimos de varios países. Las consecuencias de estas acciones deben ser entendidas en su real dimensión porque pueden escalar hasta límites en los que el control real de la situación puede ser superado por las propias circunstancias y desencadenar una situación aún más grave, que afecte a la estabilidad y la paz mundial.

Esta cuestión no sólo involucra a la región del Medio Oriente, sino a todo el mundo, porque, en primer lugar, el asunto revista de una gran importancia económica, en vista de que el mar Rojo es una de las rutas marítimas más transitadas del mundo, conectando el océano Índico con el canal de Suez; luego, los ataques han causado interrupciones significativas en el transporte marítimo comercial, lo que afecta el comercio y la logística mundiales.

Por otra parte, está incidiendo negativamente sobre los precios, ya que la interrupción del comercio en esta ruta ha llevado a un aumento en el costo del petróleo y otros bienes, lo que puede impulsar a la inflación y afectar la economía global y, así mismo, está afectando a la seguridad alimentaria, en vista de que los ataques han interrumpido el envío de granos y otros productos básicos desde Europa, Rusia y Ucrania, lo que plantea riesgos para la seguridad alimentaria global. Esto puede motivar a que las tensiones en Medio Oriente escalen, porque la crisis, por todo lo indicado, ya ha incrementado las tensiones en el Medio Oriente, involucrando a varias naciones y potenciando conflictos regionales. Lo complejo de todo esto es que los factores combinados hacen que la situación sea crítica no solo para las naciones directamente afectadas, sino para la economía y la seguridad global.

El presente trabajo pretende ir más allá del hecho mismo de que terroristas hutíes yemenitas están atacando a los buques que tengan que ver directa o indirectamente con Israel y sus aliados, y tiene la intención de averiguar en el pasado, buscando los factores por los que esta situación problemática se ha presentado a pesar de todo; con ese fin, vamos a conocer primero las características generales del mar Rojo, para tener una idea básica de sus poten-

cialidades como área segura para la navegación, así como sus peculiaridades y las implicaciones que la geografía física ha influenciado para optimizar ese espacio geográfico marítimo en función de intereses marítimos vitales, como son el comercio marítimo y la navegación.

Conocidos estos aspectos físicos del aparente eje de nuestro trabajo, entramos a analizar a las rutas marítimas comerciales para caracterizarlas a nivel global, encontrando los aspectos sustanciales de esa cuestión. Luego, nos detendremos a revisar un concepto fundamental para nuestro trabajo que son los *chokepoints* marítimos, entendiendo sus requisitos para ser tales, identificando, a nivel global, los más importantes y viendo cuál es el nivel de respaldo legal en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR. De ahí pasamos a ver los costos que tiene el transporte marítimo, para darnos cuenta de que la interrupción de las líneas de comunicación marítima puede, realmente, ser un grave problema.

Una vez en este contexto, analizaremos a los actores estratégicos en la gestión del mar Rojo, dando un vistazo a la teoría del Heartland de Mackinder para efectos de entender los principios geopolíticos que fehacientemente están involucrados, en un tema oceánico y que define, sin duda, varios temas oceanopolíticos inherentes a los intereses marítimos. Luego de esto, analizaremos los aspectos relacionados con el golfo Pérsico como un factor económico. Analizaremos la situación de las navieras, ya que desde la visión oceanopolítica, las compañías navieras juegan un rol trascendente en la problemática, así como la cuestión ambiental y algunos aspectos relacionados con el significado del transporte marítimo de gas y petróleo.

A continuación, vamos a ver los aspectos sustanciales que integran a Israel y su desarrollo como Estado en la región histórica de Palestina, para buscar y encontrar, sobre todo aquellos factores que dieron origen a la que hoy se ha convertido en uno de los más graves problemas en Medio Oriente, el cual oficialmente comenzó con la caída del imperio Otomano, todos los aspectos que estaban involucrados hasta el momento que entendemos la posición estratégica de Israel frente al Occidente. Luego de eso nos vamos a explorar todos los aspectos relacionados con el canal de Suez y su importancia histórica, estratégica y económica, que configuran las cuestiones más relevantes desde el punto de vista geopolítico y oceanopolítico.

En ese recorrido vemos el sistema portuario israelí para entender mejor su estructura y lo que eso representa para la supervivencia del Estado judío, bajo

la consideración de que es una isla y como tal debe ajustar sus factores de desarrollo y proyección de su influencia en su entorno.

Llegamos al análisis de la cuestión palestina, partiendo desde lo que nos enseña la historia, desde el momento en el que alguien relacionó una palabra con la región que hoy es el centro de la disputa, era necesario encontrar sus raíces y entenderlas; de esa manera, encontraremos los hilos de las explicaciones fundamentales que se suman a las ya encontradas a lo largo del recorrido, lo que nos permitirá hacer reflexiones, intentando siempre ser lo más objetivos posible, porque su complejidad nos obliga a ser honestos con nuestras propias creencias y formas de pensar; es ahí cuando nos topamos con el corazón de la disputa que sumó a lo largo de la historia los suficientes argumentos como para entender la disrupción que representó el “hogar nacional” del Estado hebreo, el encontrarse con la tierra prometida luego de 2000 años de ausencia, que con el mandato bíblico es reclamado, pero también ausente de la consulta necesaria de los que ya estaban ahí, es una superposición de intereses que va más allá de lo económico, se sitúa en un tema casi místico de muy graves consecuencias, pero la historia nos ha demostrado que los hechos son los que mandan para escribirla.

En ese recorrido se une también una palabra reciente, pero representa sin duda una milenaria aspiración de la nación hebrea: el sionismo, en el contexto del semitismo y un concepto mal empleado como el antisemitismo que no es más que una singularización de una visión integral de la región, expresada con resentimiento e ira endilgada al pueblo judío.

Llegamos a la cuestión musulmana, tan compleja como la palestina, necesaria en toda la línea del concepto, porque sus implicaciones nos lleva al entendimiento cabal, aunque guardando aún los recovecos de la historia, aquel guardado que no trae los genes de una problemática que para esa altura del análisis nos hace ver, con tristeza, que casi no tiene solución, porque tocaría mover muchos monolitos de la historia para encontrar alguna coherencia que nos permita ver al menos una luz tenue para la solución, casi que entendemos que hay algo muy cercano a la palabra imposible.

Escudriñamos en el islamismo, podemos sorprendernos la cantidad de ramas derivadas de las enseñanzas de Mahoma, pero de todas ellas, realmente dos de ellas representan todo lo bueno y lo malo que puedan ser sus posturas, se trata de los sunistas y los chiistas, pero no nos engañemos, pues lejos de lo que el pueblo llano musulmán se expresa en virtud de su religión, la senci-

llez y grandeza, recibe los opacos de los extremistas, de aquellos en los que el odio y los métodos crueles y perversos son sus instrumentos para alcanzar objetivos radicales, que no admiten un ápice de espacio para encontrar la paz, porque es o es lo que ellos piensan; es evidente la actitud isleña defensiva y agresiva judía, porque no es en sí mismo una cuestión de imponer su visión —que también lo es— pero a la final, todo se resume a supervivir.

En las líneas gruesas del islamismo, nos acercamos a verlas cómo se comportan, por qué hay beligerancia entre ellos, encontrando tal vez con sorpresa del lector, que también la extrema violencia es una propiedad compartida con creces entre ambas ramas, y también nos lleva a entender que el islamismo, el ser musulmán, no es una cuestión de ser árabes, sino también de ser persas, o kurdos, o de cualquier otra etnia, tal vez ese enfoque erróneo nos llevó a mal interpretar el poder de avance del islamismo, desde donde comienza a visualizarse con más claridad el papel de Irán y algunos aliados próximos que podrían representar el mismo mal sobre la tierra, en donde se los ve a ellos, los hutíes, asomando la cabeza y mostrando su identidad, y de alguna manera justificando su presencia atrás de un misil lanzado contra un buque mercante en el mar Rojo, porque pertenecen a algo tan oscuro llamado el “Eje de la Resistencia”, que como una alianza política y militar, tiene objetivos que apagan cualquier posibilidad de solución porque simplemente expresa la confrontación con hegemonías que no van a cambiar sus visiones geopolíticas y oceanopolíticas sobre nada de lo que implique Medio Oriente.

Al parecer, la solución es que uno de los actores deje de existir, es evidente el liderazgo de Irán y también nos lleva a identificar a sus aliados regionales e internacionales, por lo menos a dos de ellos: China y Rusia.

Al final de este recorrido —siempre imperfecto y fundamentalmente complejo— hacia la comprensión de los hutíes, actores en realidad secundarios de esta realidad presente, intentamos observarlos desde varios ángulos, escudriñando sus razones, motivos y realidades para hacer lo que hacen. Claro está que algunas de sus justificaciones suenan a pretextos simplistas: parecen títeres necios, obcecados en cumplir el trabajo sucio de alguien tan poderoso que ha preferido esperar tras las sombras. Ese alguien, sin embargo, en los últimos días se ha manifestado a través del poder que posee: Irán.

Luego de recorrer algunos espacios de este laberinto, llegamos a las afectaciones de los ataques, un aspecto que debió analizarse desde diversas perspectivas, todas necesarias, porque el daño es global. Echamos una mirada breve a sus instrumentos de ataque y visualizamos su área de incidencia.

A partir de todo lo recorrido, nos atrevemos a realizar un proceso que resultó complejo, y que, en rigor, debería llamarse “Conclusiones”. No obstante, más que conclusiones, fueron también pequeñas reflexiones sobre todo lo hallado, sobre aquello que siempre ha estado ahí, y que quizá no nos dimos el tiempo suficiente para comprender mejor. Una situación que, realmente, puede ser el detonante — como ya ocurre en otros lugares del mundo — de poner al planeta al límite de su tiempo.

Geografía del Mar Rojo

Características generales

El mar Rojo, cuyo nombre en árabe es Bahr al Ahmar, es un cuerpo de agua semicerrado, cálido, muy salino y alargado, que se encuentra entre Asia y África, alrededor del cual, en la actualidad, se encuentran ocho países (Figura 1), distribuidos de norte a sur, hacia el este: 1) Israel; 2) Jordania; 3) Arabia Saudita y 4) Yemen; hacia el oeste: 5) Egipto; 6) Sudán; 7) Eritrea; y, 8) Yibutí. El mar Rojo, por el norte, tiene conexión con el mar Mediterráneo a través del canal de Suez, que es una construcción realizada a continuación del golfo de Suez, en el lado occidental de la península de Sinaí; así mismo, limita con Jordania e Israel a través del golfo de Aqaba, en donde está definida una costa de 12 km para Israel y 23 km de costa para Jordania (Srebro, 2009). Por el sur, el mar Rojo se conecta a través del estrecho de Bab al-Mandeb con el golfo de Adén el cual, a su vez, se conecta con el mar Arábigo y el océano Índico (Figura 1).

Figura 1

Países que limitan con el Mar Rojo



Nota. Figura tomada de Mar Rojo: Definición, mapa y datos para el examen; por Edubaba, 2020, (<https://edubaba.in/red-sea-definition-map-facts-for-exam/>).

El mar Rojo es un cuerpo de agua que, por su importancia oceanopolítica y las características de los intereses marítimos nacionales de los países de su cuenca, configuran una suerte de interdependencia compleja con los países de la cuenca del golfo Pérsico, estableciendo un equilibrio muy inestable pero que, debido a esas interdependencias en las que se sustentan bajo un núcleo duro denominado “el ser árabe y musulmán”, cada uno de esos estados pueden representar una suerte de subnacionalidad amparada bajo esa visión, teniendo además como un pasado común, el hecho de que hegemones occidentales construyeron una buena parte de las identidades nacionales. En todo caso, queda claro que las motivaciones económicas son las que más arraigo implican a la gestión que realizan los Estados de Medio Oriente, sin embargo, en el tema cultural, deriva en una línea muy compleja que son los matices del islamismo y lo que guarda su ADN desde el momento de la muerte del profeta Mahoma. En todo caso, en la base visible de cualquier problemática y conforme lo anota Abel Gallardo:

Es posible encontrar tres grupos de razones que de manera directa inciden en la actividad que despliegan las regiones para desarrollar una creciente y cada vez más amplia actividad exterior: (I) económicas, (II) culturales y (II) políticas. Sin embargo, a nuestro juicio, cabría precisar que la motivación económica parece estar presente en la actividad exterior de todas las regiones y por lo tanto representa un denominador común a todas ellas. (Ayala , 2014, pág. 260)

En ese sentido, la realidad del mar Rojo y su salida estratégica para el comercio marítimo, el canal de Suez tiene una parte dinamizadora el golfo Pérsico, el cual tiene como países ribereños a Irak, Irán, Kuwait, Baréin, Qatar, Emirato Árabes Unidos y Omán, la mayoría de los cuales basan su riqueza y desarrollo en el petróleo.

Límites del Mar Rojo

De conformidad con la Publicación Especial Nro. 23, SP-23, 3ra. Edición de 1953, de la Organización Hidrográfica Internacional, OHI: LIMITS OF OCEANS AND SEAS, compilando la información pertinente de los límites de los golfos de Suez y Aqaba, los límites del mar Rojo en concordancia con las delimitaciones definitivas de Israel con Egipto de 1992 y con Jordania de 1994, quedan establecidos de la siguiente manera:

En el norte, los límites meridionales del Golfo de Suez, a lo largo de una línea que va desde Ras Muhammad (27° 43'N) hasta el punto sur de la isla Shadwan (34° 02'E) y de allí hacia el oeste en un paralelo (27° 27'N) hasta la costa de África, y también a lo largo de una línea que va desde Ras al Fasma al suroeste hasta la isla Requin (27° 57'N, 34° 36'E) a través de la isla Tiran hasta el punto suroeste de la misma y de allí hacia el oeste en un paralelo (27° 54'N) hasta la costa de la península del Sinaí. En el sur, el límite del Mar Rojo se considera a lo largo de una línea que une Husn Murad (12° 40'N, 43° 30'E) y Ras Siyyan (12° 29'N, 43° 20'E). (OHI, 1953, págs. 19, 20)

Características físicas

La península de Sinaí

En el norte, la península de Sinaí tiene una posición estratégica muy importante, a través de las actividades marítimas que se llevan a cabo en los golfos de Aqaba y de Suez; por este último golfo se configura el canal de Suez por el que se transportaba, hasta el 2022, un total equivalente al 18% del comercio marítimo global, con un tráfico anual de 18.000 buques, que transportan 10.000 millones de dólares americanos de bienes y que representaba para el erario egipcio un valor aproximado de 5.800 millones de dólares americanos (Oliveira, 2022). Mientras tanto que, al sur, el estrecho de Bab el-Mandeb, que conecta al mar Rojo con el golfo de Adén y el océano Índico, evidencia su trascendencia oceanopolítica y geopolítica, ya que representa una puerta de ingreso a una de las más importantes rutas de navegación del mundo: el mar Rojo, con las interconexiones ya indicadas. Mientras que, en el golfo de Aqaba o Eilat, se encuentra el principal puerto de Israel, Eilat.

Batimetría y topografía

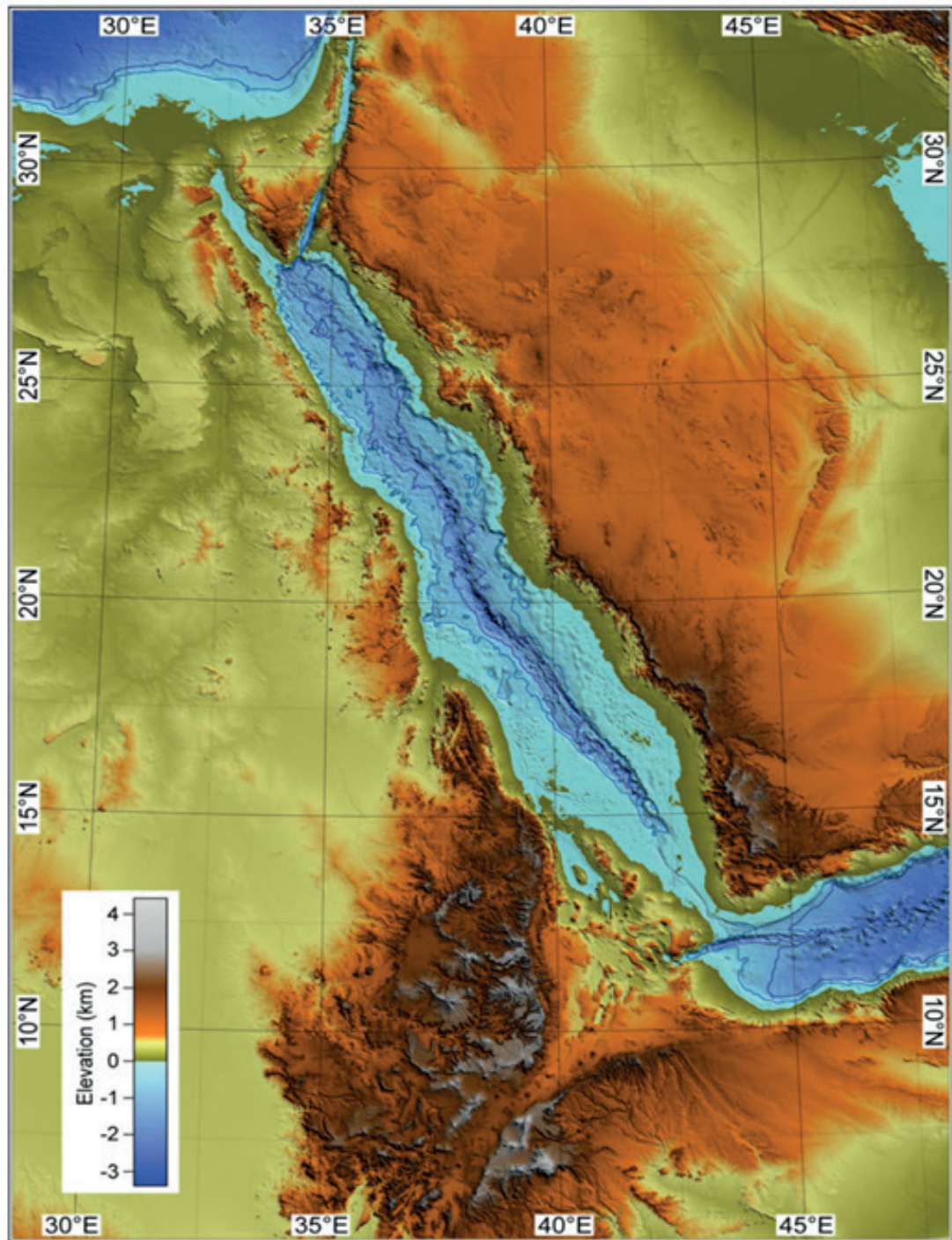
El mar Rojo está conectado con el mar Arábigo y el océano Índico a través del golfo de Adén mediante el estrecho de Bab el-Mandeb, el cual tiene una distancia de costa a costa de, aproximadamente, 30 km. Se han hallados indicios científicos de que mar Rojo ha estado conectado con el golfo de Adén desde hace 400.000 años, además, durante la última glaciación, LGM¹, la disminución del nivel del mar ha propiciado la migración humana.

El mar Rojo es un mar semicerrado (Figura 2), llamado en árabe Bahr al Ah-mar, tiene una longitud, con orientación noroeste-sureste mide, aproximada de 2.000 km, con un ancho máximo de 355 km, una profundidad aproximada de 3.040 m y una profundidad promedio de 500 m; tiene una superficie total aproximada de 458.620 km², y un volumen aproximado de 250.000 km³. Este mar se caracteriza por su color azul verdoso intenso que corresponde a la presencia de la cianobacteria *Trichodesmium Erythraeum*, la cual cuando se presenta como un “bloom o floración cianobacterial” su color se transforma a rojo; en este mar se encuentra el 3,8% de los corales del mundo y es uno de los mares más salinos del planeta con el 40%.

1 Por sus siglas de *Last Glacial Maximum*, LGM.

Figura 2

La configuración batimétrica y topográfica del Mar Rojo



Nota. La batimetría del mar Rojo se caracteriza por las profundidades que están representadas por tres tonos de azul, las más profundas con todo más oscuro, las menos profundas con celeste y las intermedias, con un tono entre lo profundo y lo menos profundo. El mapa fue reimpresso del *The Red Sea: The Formation, Morphology, Oceanography and Environment, of a Young Ocean*

Basin (p. 3), por R. Najeeb e I. Stewart, 2015, Springer, © Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2015.

Conforme se puede ver en la Figura 2, básicamente el mar Rojo se caracteriza por tener tres (3) zonas de profundidades distintas; 1) las plataformas de poca profundidad, con menos de 50 m; 2) las plataformas profundas con, aproximadamente, entre 500 m y 1.000 m, y 3) el eje central con profundidades que van entre 1.000 m y 2.900 m. El mar Rojo se puede caracterizar en un 40% de su extensión con profundidades por debajo de los 100 m, un 25% con profundidades por debajo de los 50 m; un 15% está definida por las profundidades axiales de más de 1.000 m (Rasul, Stewart, & Zohair, 2015). El mar Rojo es una de las partes del océano de más reciente formación.

Las rutas marítimas comerciales

El comercio marítimo mundial se produce cuando alguien elabora una determinada mercancía que, gracias a la cercanía de los componentes con los que está fabricada y al acceso a la tecnología adecuada, puede producirla de manera más eficiente. Además, esta persona o empresa se encuentra próxima a una vía de comunicación que conduce a un puerto, desde el cual puede enviarla hacia quien la necesita en algún otro lugar del planeta.

Dependiendo de la demanda, desde ese puerto se escogerá la mejor ruta posible para su transporte y se seleccionará la embarcación más adecuada, con la capacidad y las condiciones necesarias para almacenarla de forma segura y garantizar que llegue íntegra a su destino. La ruta, atravesando mares y océanos, deberá ser económicamente conveniente, y el transporte, seguro, efectivo y oportuno.

De esta manera, quien fabrica la mercancía obtiene la satisfacción de una ganancia y, además, dispone de los recursos suficientes para producir más —o mejorar lo ya realizado—, e incluso para incorporar nuevas mercancías afines a la primera, destinadas a otros lugares del planeta.

El comercio marítimo internacional tiene varios componentes que hacen factible que funcione y provea desarrollo para muchos sectores, comenzando por 1) la mercadería, luego 2) el buque en el que será transportado; después, 3) la ruta que seguirá ese buque; el destino al que llegue en donde estará un 4) puerto con las facilidades suficientes como para que las mercaderías sean

retiradas de los buques y transportados finalmente hacia su lugar de destino y desde ahí, por los canales de almacenamiento y distribución lleguen a las manos del comprador que las quiere o necesite. Por último, 5) la vía marítima que se utilice.

Entonces, cuando las mercaderías de un determinado propietario que es ciudadano de un país, además de los recursos que ha empleado para fabricar la mercadería, también requiere de recursos financieros para pagar los impuestos y a sus empleados; en su tránsito hasta los buques que transportarán la mercadería, hay varios servicios que deben ser pagados, dinamizando otros sectores de la economía de ese país; llegado al puerto, continúa con los pagos a los servicios portuarios y una vez que se mueve sobre el agua, ese buque, junto con otros, con varios destinos comunes o distintos, van tejiendo redes sobre los mares y océanos, llevando esas mercaderías en contenedores y al granel, llevando las mercaderías que representan riqueza para quienes las hicieron, así como para los países de origen y generarán riqueza para los destinatarios y los países en donde están esos destinatarios.

Esas rutas que se han ido tejiendo con el tiempo, son las rutas de tráfico marítimo que unen a los puertos de todo el mundo, algunos con más frecuencia y con mayor carga que otros, dependiendo del tipo de mercaderías y de la demanda de estas, factores que definen la importancia de unos con respecto a otros. Esas rutas atraviesan mares y océanos abiertos, pasan por islas, son afectados por distintas condiciones meteorológicas de los distintos lugares del planeta, hasta cuando se aproximan a los puertos de destino y, para ello, deben comenzar a tomar precauciones para garantizar su llegada, pues los accesos a los puertos finales, tienen una serie de características geográficas con las que tendrán que lidiar, como bajos fondos, estrechez en los canales de navegación, paso por chokepoints (Figura 7) presencia de obstáculo, convergencias en puntos de alta densidad del tráfico marítimo, los efectos de las tensiones geopolíticas y oceanopolíticas globales. No obstante, también vale identificar que no sólo los buques mercantes utilizan las líneas de tráfico marítimo, sino también los buques de Estado², entre los que están los buques de guerra³, los

² De acuerdo con la LEY ORGÁNICA DE NAVEGACIÓN, GESTIÓN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA, de la República de Ecuador, en su artículo 5: "Definiciones. - Para los efectos de esta Ley se entiende por", señala que: "5) Buques de Estado. - Son las naves y artefactos navales que pertenecen a las instituciones del sector público en general y que ejecutan actividades en el ámbito de aplicación de sus competencias, en los espacios acuáticos"

³ De acuerdo con el artículo 29 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR, se define como "Buques de Estado" a "todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares".

buques de investigación, los hospitales y de otros usos según requerimiento de los Estados.

Los chokepoints marítimos

En forma general, durante mucho tiempo se han considerado a los *choke-points* como un concepto geopolítico; sin embargo, considerando la realidad e importancia que tienen los mares y océanos, los choke points deben ser considerados como factores sustanciales para ser considerados en la gestión oceanopolítica de los Estados, ya que atienden a los objetivos oceanopolíticos esenciales, OCE, como son la supervivencia, el desarrollo y la proyección de la influencia en el entorno (hegemonía). La razón es muy simple, ya que los intereses nacionales que los Estados tienen en el mar configuran los intereses marítimos y, en ese sentido, lo que la geografía marítima condiciona como una característica determinística para generar riqueza, a través de la navegación para el comercio y el transporte marítimos, también configuran elementos determinísticos para los cuales es necesario adaptarse para que, aun corriendo riesgos, se alcancen los OCE's, utilizando los medios necesarios o creándolos.

Requisitos para que una ruta sea considerada como chokepoint

Los chokepoints son: “son vías navegables internacionales estrechas donde tres características están presentes: 1) La vía fluvial debería ser estrecha y podría cerrarse al transporte marítimo tanto comercial como militar; 2) No debería haber ninguna ruta marítima fácilmente disponible para utilizar en caso de cierre; y, por último, el punto crítico debería tener considerable importancia para al menos varios Estados (Lewis, 1992, pág. 503).

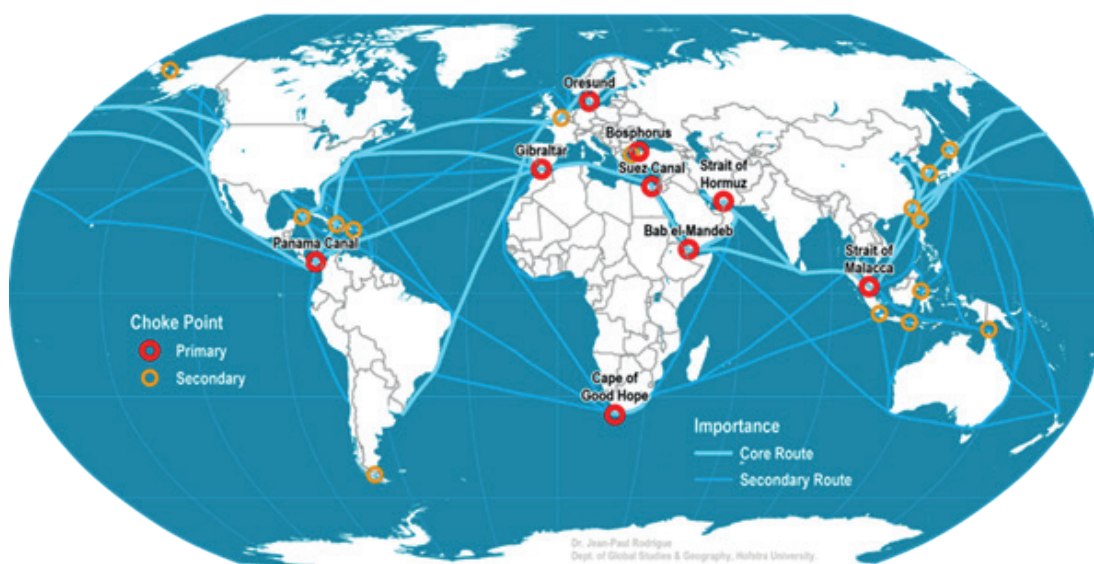
¿Qué significan los chokepoints?, pues son puntos en los que confluyen los intereses marítimos de los Estados y sus factores afines (Figura 3), en aras de alcanzarlos pese a las dificultades que eso conllevan, entendiéndose que eso implica que en un determinado espacio geográfico marítimo, la realización de mi actividad marítima que atiende a mis intereses marítimos vitales, como el comercio y navegación marítimos pueden ser estrangulados por parte de los oponentes, con el fin de definir supremacías e influencias que nos resten capacidades e incrementen las de esos grupos, lo que en el ámbito marítimo implica que estos chokepoints caracterizan puntos en donde las rutas de los

buques mercantes se concentran, constituyéndose en cuellos de botella para el transporte marítimo.

Entonces, en aquellos lugares en donde la geografía marítima se configura como un estrechamiento significativo, estos puntos adquieren un alto valor debido a su importancia para el comercio y la seguridad; en ese sentido, en la Tabla 1 se puede apreciar cuáles son los principales chokepoints marítimos que existen en el mundo y que conectan dos masas de agua y por los que pasa una ruta de transporte marítimo crucial, lo que representa en un verdadero “Talón de Aquiles” para el comercio marítimo.

Figura 3

Chokepoints globales principales y secundarios



Nota. A nivel global existen nueve (9) chokepoints principales y quince (15) secundarios, inciertos en un denso tráfico marítimo, que une a los principales puertos del mundo. Figura tomada de Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints, J.P. Rodrigue, n.d, (<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>). Copyright © 2020-24.

Tabla 1*Principales chokepoints marítimos globales*

Nro.	Chokepoint	Observaciones
1.	Canal de Panamá	Permite pasar del Atlántico al Pacífico sin rodear Sudamérica.
2.	Canal de Suez	Conecta Asia con Europa sin necesidad de rodear África. El canal de Suez es una de las rutas marítimas más importantes del mundo. Alrededor del 12% del comercio mundial y aproximadamente 8% del transporte de petróleo mundial pasa por este canal.
3.	Estrecho de Gibraltar	Vía de entrada al Mediterráneo.
4.	Estrecho de Bab al Mandeb.	Vía de entrada al mar Rojo. El Estrecho de Bab al Mandeb es una ruta marítima crucial que conecta el Mar Rojo con el Golfo de Adén y el Océano Índico. Aproximadamente 12% del comercio mundial y 30% del transporte de contenedores pasa por este estrecho. También es una ruta vital para el transporte de petróleo, ya que una parte significativa del petróleo que se mueve entre el Golfo Pérsico y los mercados mundiales lo hace a través de este estrecho.
5.	Estrechos turcos del Bósforo y los Dardanelos.	Vías de entrada al mar Negro
6.	Estrecho de Malaca	Cerca del 30% del comercio mundial pasa por el Estrecho de Malaca. Este estrecho es una de las rutas marítimas más importantes del mundo, ya que conecta el Océano Índico con el Océano Pacífico y facilita el transporte de bienes entre Asia y otras regiones del mundo.
7.	Estrecho de Ormuz.	Única entrada al golfo Pérsico; por aquí pasa el 20% del petróleo mundial cada día

Los principales chokepoints globales

Las normas del derecho internacional marítimo se han ido fraguando bajo la complejidad de los hechos ciertos del derecho consuetudinario y su materialización en el derecho positivo, luego de que los años y las circunstancias han determinado su valor y la necesidad de darles espacios jurídicos suficientes como para que el tránsito a través de ellos estén revestidos de la suficiente seguridad marítima y del compromiso interestatal de cumplir las normas, lo que en su conjunto definen la importancia de aquellos. Esta realidad comenzó a ser efectiva a partir de la década de los años 50 del siglo XX, se fijaron requisitos y

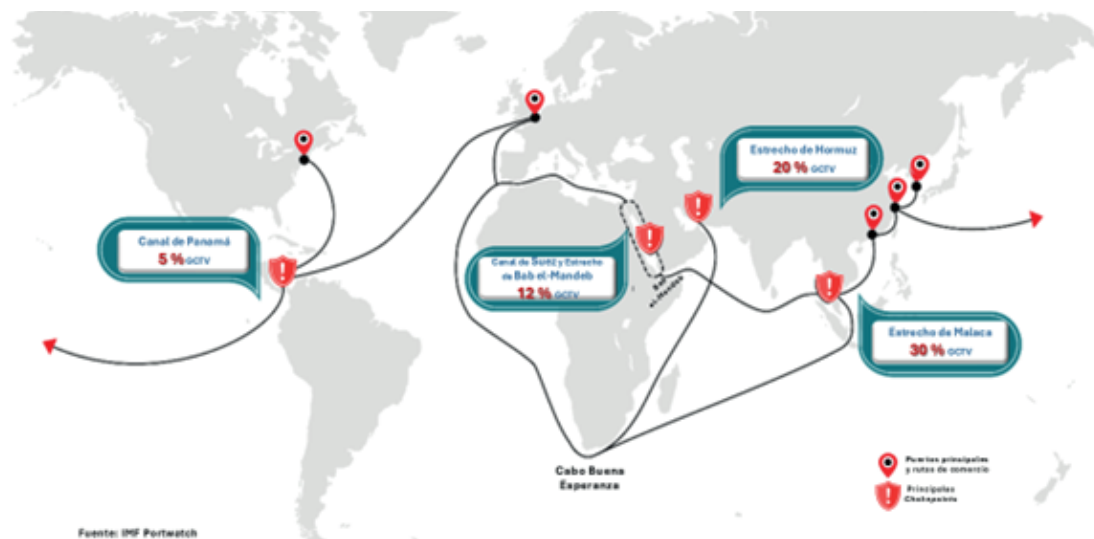
protocolos a partir de los cuales, lo dicho anteriormente se convirtiera en normas generalmente aceptadas, de tal forma que, para 1958 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de ese año, se estableció que los estrechos se constituían para ser utilizados para “la navegación internacional”, para lo cual se adoptó como régimen el de “paso inocente no suspendible”.

Para cuando se aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR, esa misma regla había sido modificada para ser “tránsito continuo y rápido entre una parte de alta mar o una zona económica exclusiva o) y otra parte de alta mar y una zona económica exclusiva”, aplicándose también el derecho de paso en tránsito y sobrevuelo en el estrecho.

Desde la perspectiva económica, los chokepoints detallados en la Figura 4 requieren la observancia de las regulaciones de la CONVEMAR debido a su sensible posición geográfica, la importancia económica global que revisten y las tensiones oceanopolíticas y geopolíticas de las regiones en las que se encuentran, sobre todo los que se encuentran en Medio Oriente. En ese sentido, el canal de Panamá representa el 5% del volumen del comercio mundial de contenedores, GCTV; en esa misma línea, el canal de Suez y el estrecho de Bab el-Mandeb representan el 12% del GCTV; el estrecho de Hormuz representa el 20% del GCTV y el estrecho de Malaca representa el 30% del GCTV, todos ellos sin considerar las cargas que representa al transporte de hidrocarburos; lo que, en función de su importancia económica global, caracterizan espacios de ejercicio económico sustanciales, además del un ejercicio permanente de seguridad marítima y, además, un constante ejercicio oceanopolítico de las partes interesadas.

Figura 4

Principales chokepoints globales



Nota. Las siglas GCTV significa Global Container Trade Volume, que en español se traduce como “Volumen del comercio mundial de contenedores”. La figura fue mejorada en resolución por propia autoría en base a Maritime Chokepoints: The Achilles Heel of Global Trade, por WeFreight, 2024, (<https://wefreight.com/maritime-chokepoints-the-achilles-heel-of-global-trade/>). © 2024 WeFreight. All rights reserved.

La CONVEMAR y los estrechos internacionales

Los chokepoints que mayor interés económico, estratégico, geopolítico y oceanopolítico demandan atención son los que constan en la Figura 2, los cuales se caracterizan por su importancia económica y estratégica de las regiones en las que éstos se encuentran, van desde estrechos hasta canales y mares que en su conjunto definen un comportamiento específico de acuerdo a la CONVEMAR y, en ese sentido, es necesario que se cumplan con las normas establecidas para alcanzar lo que justamente preconiza la Convención, respecto al comportamiento de las partes en función de la paz y la voluntad del cumplimiento de lo convenido.

Esto es importante porque a la hora de observar los distintos comportamientos que se ven tanto en el golfo Pérsico, como en el mar Rojo y sus estrecho más importantes como son los estrechos de Ormuz y el de Bab el-Mandeb, la aplicación de las normas exigen a los Estados su cumplimiento, pero quedan al margen todas las acciones que grupos específicos de naturaleza ideológica,

política o hegemónica como los hutíes yemenitas o los del Ejército Revolucionario Islámico (Irán) que oficialmente están fuera de la normativa internacional, a pesar de que están auspiciados por países que sí están activos dentro del Derecho Internacional, nos dejar ver claramente el realismo de los altos intereses de los Estados y los juegos productos de la necesidad de alcanzar los objetivos de esos intereses nacionales que para cada quien son legítimos, pese a que, a nivel internacional incluso sean cuestionados y, más aún cuando hablamos de los intereses marítimos relacionados con las cargas que son transportadas vía marítima por buques y que establecen líneas de tráfico marítimo de alta relevancia económica y estratégica para el mundo.

En la Tabla 2 podemos analizar algunas de las disposiciones fundamentales de la CONVEMAR con respecto a los estrechos que facilitan la navegación internacional, tanto los deberes y obligaciones de los Estados para respetar las normativas vigentes, como los derechos de los países cuando están próximas a espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales de interés marítimo nacional.

Tabla 2

Principales aspectos de la CONVEMAR respecto al tránsito por estrechos

#	Sección	Artículo	Contenido
1.	PARTE III Estrechos utilizados para la navegación internacional SECCIÓN 1. Disposiciones generales	Artículo 34 Condición jurídica de las aguas que forman estrechos utilizados para la navegación internacional	1. El <i>régimen de paso</i> por los estrechos utilizados para la navegación internacional establecido en esta Parte <i>no afectará</i> en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas que forman tales estrechos ni al ejercicio por los Estados ribereños del estrecho de su soberanía o jurisdicción sobre tales aguas, su lecho y su subsuelo y el espacio aéreo situado sobre ellas. 2. La soberanía o jurisdicción de los Estados ribereños del estrecho se ejercerá con arreglo a esta Parte y a otras normas de derecho internacional.
2.	SECCIÓN 2. Paso en tránsito	Artículo 37 Alcance de esta sección	Esta sección se <i>aplica a los estrechos utilizados para la navegación internacional</i> entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

3.		Artículo 38 Derecho de paso en tránsito	1. En los estrechos a que se refiere el artículo 37, <i>todos</i> los buques y aeronaves <i>gozarán del derecho de paso en tránsito</i>, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación. 2. Se entenderá por <i>paso en tránsito</i> el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del <i>tránsito rápido e ininterrumpido</i> por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado.
			3. Toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables de esta Convención.
4.		Artículo 39 Obligaciones de los buques y aeronaves durante el paso en tránsito	1. Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves: a) Avanzarán sin demora por o sobre el estrecho; b) Se abstendrán de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho o que en cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas; c) Se abstendrán de toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por fuerza mayor o por dificultad grave; d) Cumplirán las demás disposiciones pertinentes de esta parte. 2. Durante su paso en tránsito, los buques cumplirán:

			a) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptados, incluido el Reglamento internacional para prevenir los abordajes; b) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques. 3. Durante su paso en tránsito, las aeronaves: a) Observarán el Reglamento del Aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional aplicable a las aeronaves civiles; las aeronaves de Estado cumplirán normalmente tales medidas de seguridad y en todo momento operarán teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación; b) Mantendrán sintonizada en todo momento la radiofrecuencia asignada por la autoridad competente de control del tráfico aéreo designada internacionalmente, o la correspondiente radiofrecuencia de socorro internacional.
5.		Artículo 44 Deberes de los Estados ribereños de estrechos	Los Estados ribereños de un estrecho no obstaculizarán el paso en tránsito y darán a conocer de manera apropiada cualquier peligro que, según su conocimiento, amenace a la navegación en el estrecho o al sobrevuelo del estrecho. No habrá suspensión alguna del paso en tránsito.

Nota. Tabla de autoría propia, con información pertinente a los estrechos para navegación internacional de acuerdo a la CONVEMAR.

En cuanto a las canales de Panamá y Suez, el “régimen de paso” ha sido regulado a través de varios convenios; sin embargo, vale recordar que para el de Suez, la Convención de Constantinopla de 1888 señala que “será siempre libre y abierto, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz, a todo buque de comercio o de guerra, sin distinción de pabellón”, es decir, se cumplen tres conceptos fundamentales dentro del derecho internacional marítimo, relacionado con la navegación: 1) libertad de navegación en todo tiempo, tanto en paz, como en guerra; 2) libertad de paso para los buques de guerra, sin hacer paradas ni ninguna otra actividad diferente a la navegación; y, 3) neutralidad

del canal, lo que implica que no pueden darse acciones militares, ni construir fortificaciones, ni llevar acciones de bloqueo para los buques (IEEE, 2022); no obstante, dicho Canal estuvo “cerrado a los buques israelíes y a muchos de los cargamentos con destino a puertos israelíes y procedentes de ellos desde 1948 hasta 1957, y a todos los barcos entre 1967 y 1975” (Alexander, 1999, pág. 504).

El costo del transporte marítimo para las mercancías

Como ya se ha mencionado, la necesidad de transportar mercaderías de un lugar a otro, entendiendo las circunstancias y los costos implícitos de hacerlos a través de mares y océanos, con todas las complejidades que aquello implica, desde las condiciones meteorológicas de los viajes, hasta las realidades geográficas de los lugares desde donde salen hasta aquellos hasta donde llegan, además de las amenazas antrópicas y naturales con las que pueden encontrarse y, además, por supuesto, sumar sus costos, hace que esta actividad involucre riesgos y particularidades, las cuales, sin embargo, representan el desarrollo de los países y reflejan con claridad una cadena lógica de intereses marítimos nacionales que deben ser protegidos en todos los lugares en donde estos se encuentran.

A nivel mundial, el uso del transporte marítimo representa la movilización del 80% de todas las mercaderías que el mundo elabora por año, lo que representa inobjetablemente un gran porcentaje del comercio mundial, que es trasladado de un lugar a otro y muchas veces estableciendo puntos intermedios que mejoran la inversión, para lo cual se utilizan varias formas de transportar, desde lo que es al granel⁴, hasta el uso de contenedores, especialmente los de 20 pies (TEUS), así como el transporte de hidrocarburos líquidos y gaseosos, que utilizan buques especiales, así como terminales especiales. Condicionado a esta realidad, en los últimos años se ha evidenciado la necesidad de cambiar la matriz energética de los grandes buques, ya que esta actividad concreta un 3% del total de emisiones globales de los gases de efecto invernadero (GEI's) (South Pacific Logistics, 2023).

⁴ “La carga a granel (dry bulk) es aquella que se transporta en grandes cantidades sin empaquetar ni embalar, donde el propio medio de transporte ejerce de recipiente. Además, para cuantificar la carga en estos casos se emplean medidas de volumen o de masa” (Bilogistik, 2016)

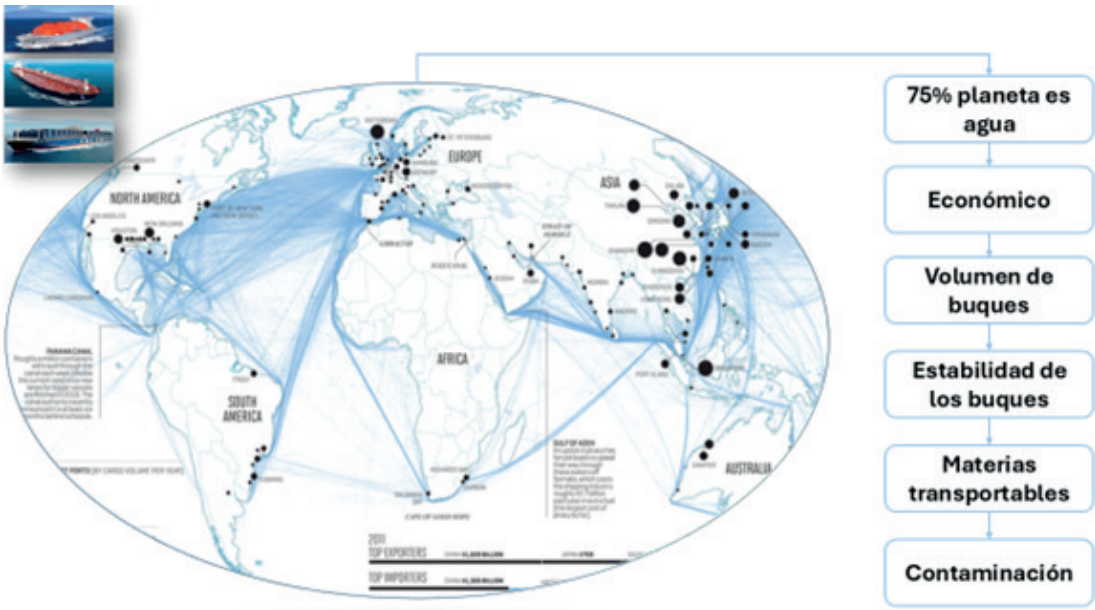
Razones por las que el transporte marítimo es más conveniente

El hecho de que se puedan movilizar cientos de miles de toneladas de un lugar hacia otros destinos, y desde esos lugares a uno específicamente, implica hacerlo con seguridad, oportunidad y con la integridad que requiere un producto para que sea el mismo que fue construido o elaborado en fábrica. Así también, ocurre con los combustibles, químicos y otros. Entonces quien posee una gran flota mercante o quien tiene la capacidad de transportar mayores ítems, son Estados fuertes, porque alimentan al mercado global obteniendo beneficios con ello; además, se fortalecen otros espacios de gestión como la construcción de los buques, cada vez más adaptados a los tiempos que vivimos con el soporte de la ciencia y la tecnología, cada vez los hacemos más grandes para que los precios de las mercaderías sean altamente competitivos.

El tránsito de los buques por mares y océanos no están exentos de peligros y riesgos, sin embargo, la tecnología ha apoyado a desarrollar naves mucho más fuertes y flexibles, permitiéndoles navegar bajo cualquier condición meteorológica y con la mayor estabilidad posible. También, el desarrollo de nuevos buques implica el desarrollo de nuevas tecnologías en muchos aspectos del uso de esos ingenios, que van desde la seguridad, a la calidad y perfeccionamiento de los puertos, a la preparación del personal, el perfeccionamiento de los sistemas de comunicación, posicionamiento (GPS), además del mejoramiento o desarrollo de nuevos puertos y sus respectivas infraestructuras viales. Es decir, atiende a muchos aspectos de los intereses nacionales en el mar (intereses marítimos nacionales) que implica, necesariamente, el fortalecimiento de aquellos países que han sido capaces de gestionar todos los recursos implícitos, de la forma más efectiva y oportuna.

Varios son los factores que hacen conveniente esta actividad y que, además, responda a las necesidades de los Estados en aras de su supervivencia, desarrollo y proyección de su influencia en el entorno, sobre todo, cuando esos buques establecen rutas en el mar, que definen el tráfico marítimo y las respectivas rutas de entrada y salida a puertos, los cuales, con el tiempo, van definiendo factores de importancia estratégica y oceanopolítica, sobre todo cuando en las rutas establecidas tienen que pasar por puntos sensibles como los chokepoints. En la Figura 5 vemos un esquema de por qué es conveniente el transporte marítimo, y en la Tabla 3 observamos dichos factores conceptualizados.

Figura 5
Los factores de la conveniencia del uso del transporte marítimo



Nota. Las líneas celestes representan las rutas (caminos) que se van caracterizando sobre mares y océanos, cuando una frecuencia de viaje del transporte marítimo determina su necesidad e importancia, uniendo puertos principales, secundarios y de otro tipo. Así mismo, estas rutas que definen el tráfico marítimo pasan por puntos críticos en los que por razones externas están expuestas a amenazas y riesgos. Al lado derecho se pueden observar todos los factores posibles que hacen que el uso del transporte marítimo sea muy conveniente para el comercio global, de hecho, es el principal medio de transporte global para ese fin. La figura es una composición de propia autoría que ha utilizado un gráfico tomado de Rutas marítimas - La vía principal de transporte del comercio internacional, por D. Acosta Sánchez, 2022, (<https://www.linkedin.com/pulse/rutas-mar%C3%ADtimas-la-v%C3%ADa-principal-de-transporte-del-acosta-s%C3%A1nchez/>). LinkedIn Corporation © 2024.

Tabla 3
Factores que inciden en el costo de las mercaderías transportadas por vía marítima

#	Factor de conveniencia	Detalle
1.	75% agua	La Tierra es un planeta azul, porque el 75% de su superficie es agua, la que constituye cinco (5) océanos y de acuerdo con la OHI, en su publicación <i>Limits of Oceans and Seas</i> , 3ra. edición de 1953, hay 66 mares.

Todos estos cuerpos de agua circulan por espacios geográficos marítimos caprichosos cuando están próximos a los continentes, archipiélagos e islas, sin embargo, es tan amplio y sin obstáculos en alta mar que los buques navegan sin dificultades; es decir, el mar es una vía de comunicación que une todos los puntos de la Tierra, es interconectada y, también, sujeto a los rigores de las condiciones meteorológicas oceánicas; no obstante, en su conjunto representa la mejor vía de comunicación global.

Aunque, también, es un medio susceptible para contaminar por varias fuentes y por ese el cuidado que representa hoy en día el compromiso en la fabricación de los nuevos buques y sus sistemas de propulsión.

2. *Económico*

La relación del costo-beneficio parte desde el instante que se considera la realización de una inversión hasta el hecho de percibir las ganancias del esfuerzo de hacer dicha inversión, para que un negocio sea rentable o no, o sus matices intermedios.

Cuando hablamos de llevar mercaderías de un lugar a otro de la Tierra, considerando los sistemas legales, técnicos, portuarios y de seguridad, la relación costo beneficio se refleja en cuánto puedo llevar y cuán lejos puedo llevar; desde esa perspectiva, el transporte marítimo tiene una enorme ventaja sobre los demás posibles medios de comunicación, descontando el terrestre, salvo en los segmentos en el que este sea posible, el que queda es el aéreo, el cual, por sus costos operáticos hace inviable cualquier consideración de llevar grandes volúmenes a bajos costos.

Entonces, se establece una clara relación entre transportar a grandes distancias, una cantidad de mercadería hacia mercados que sean competitivos y se esa mercadería, además, es transportada bajo la imagen de sostenibilidad, que es un mandato de la descarbonización hacia el 2050, las ideas de consumo tienen un respaldo de imagen y moral ambiental tan necesaria en estos tiempos; sumando, además, precios que permitan esa competitividad, de ahí se explica la gran cantidad de nuevos buques con dimensiones realmente asombrosas que surcan los mares llevando mercaderías y transportando combustibles o insumos minerales, etc.

3. *Volumen de los buques*

Las características indicadas respecto a los mares y océanos del globales, propicia a la construcción de buques con capacidades de almacenamiento de grandes cantidades de carga, así como la aseguración de esa carga para que lleguen a sus puertos de destino en perfectas condiciones y de forma oportuna. Bajo esas condiciones, el transporte terrestre a través de camiones y trenes, además de los aéreos resultan limitados en cuanto al transporte de grandes cantidades de carga, a la distancia interoceánica por recorrer y costos.

4. *La gran estabilidad que tienen los barcos*

Los buques están diseñados para afrontar las condiciones más adversas que se pueden presentar en su travesía por los mares y océanos, considerando que las corrientes, el viento y las olas afectan considerablemente sobre su rumbo y sobre su estructura con movimientos abruptos durante el embate de las tormentas, por ejemplo.

El “estado de la mar”, que caracteriza el comportamiento del buque bajo la combinación de la fuerza de los vientos y la presencia de olas de distintas alturas, inciden para que el buque pierda su posición original, generando un movimiento oscilante; entonces, si los movimientos se producen transversalmente, estamos hablando del balance y si son longitudinales hablamos de cabezadas.

En todo caso, de lo que se trata es que los buques, en todo momento, tiendan a tener estabilidad, que es la “propiedad que este tiene de recuperar su estado inicial (adrizado) cuando un elemento interno o externo (mar o viento) hace que lo pierda” (Anclademia, 2021).

Todos estos factores a considerar, además de la aplicación de tecnologías, como la de posicionamiento satelital y las ayudas a la navegación, sistemas autónomos de seguridad, etc., sumado a la resistencia y flexibilidad de los materiales con los que son construidos los buques, además de los sistemas redundantes y sistemas de propulsión autónomos, permiten resistir las condiciones de la mar, corregir el rumbo, proteger la carga, garantizando que la mercadería llegue segura y oportunamente a su destino.

5. *Materias transportables*

Las distintas mercaderías que los buques llevan como carga, ha traído consigo la diversificación de su forma de transportarlas y la gran cantidad de buques que son capaces de llevar a cada una de ellas, destacándose las modalidades de: 1) al granel (Dry bulk); 2) petroleros (Oil); 3) Contenedores (Containers); 4) Otros secos; 5) Gaseros (Gas); y, 6) Químicos (Chemicals).

Esta variedad de buques que han sido diseñados y construidos para todo tipo de mercaderías suma una gran ventaja por sobre los otros medios de transporte, considerando, por ejemplo, que en muchos aviones no se pueden transportar sustancias químicas o peligrosas o químicas.

6. *Contaminación*

Todos los años, alrededor de 90.000 buques transportan, aproximadamente, 10.000 millones de tn, lo que representa el 3% de emisiones de los gases de efectos invernadero (GEI's) (OCEANA, 2024) pero, así mismo, emiten a la atmósfera valores próximos al 13% de óxido de nitrógeno y el 12% de óxido de azufre.

Para 2018, la Agencia Internacional de Energía, AEI, evaluó que el 8% de las emisiones de GEI's es producto de mover mercaderías de un lugar para otro (ONZE, 2024); no obstante, el transporte terrestre equivale al 62% de esas emisiones. De mantenerse la tendencia, para el 2050 el sector del transporte será la actividad humana que más contaminará.

El combustible usado para los buques (gasóleo) que es más contaminante que el que usan los vehículos en tierra, el consumo terrestre es más ineficiente y representa 100 veces más la capacidad que el marino, transportando la misma carga en la misma distancia.

Las cifras, fácilmente, nos ayudan a entender la verdadera importancia del transporte marítimo que, por mucho, se posiciona como un eje sustancial que dinamiza la economía global, transportando 11.000 millones de toneladas de mercaderías, aunque también generando 700 millones de toneladas de CO₂.

Nota. Se han analizado seis (6) factores por los cuales se establece la conveniencia de transportar mercaderías por vía marítima. Esta Tabla fue desarrollada con el soporte de las siguientes fuentes (Integral Shipping, 2018); (T&E, 2024); (ONZE, 2024); y, (OMI, 2024).

Los actores estratégicos en la gestión económica en el mar Rojo

En la tabla anterior hemos analizado varios de los factores que influyen categóricamente para que un determinado producto, mercadería o materia prima sean transportados por vía marítima, en buques que son adaptados a sus características para que estos lleguen en forma oportuna y en perfecto estado hasta el puerto destinatario. En ese esfuerzo, las decisiones de las empresas navieras de cómo hacerlo, además del hecho de que un buen servicio es siempre recompensando con el elevamiento de la imagen y el prestigio de una determinada empresa, lo que representa más oportunidades de negocio, más dinero, más inversión y más utilidades; también representa que los clientes a quienes sirven tengan lo que necesitan para lograr un nivel de desarrollo que permita que ese ciclo de generación de recursos a base de un uso específico del mar por parte de unos, a través del transporte marítimo eficiente por un lado y del comercio marítimo, por otro, hace que la economía global se dinamice e incida favorablemente en los mercados globales y favorezca al consumidor final.

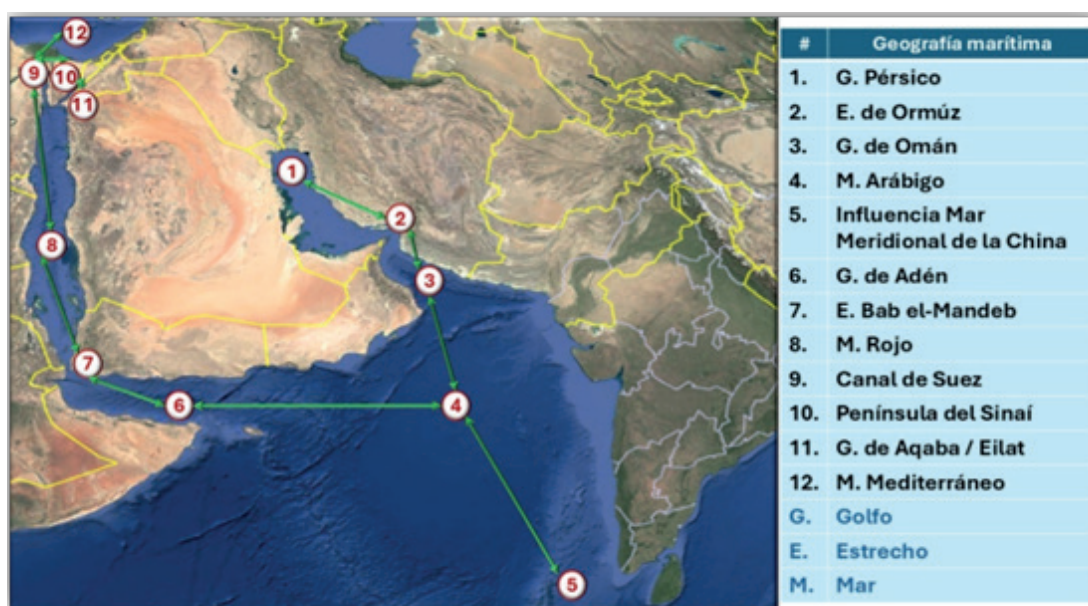
No obstante, en esa ecuación efectiva pueden haber factores de desestabilizan el sistema y las consecuencias de aquello sigue siendo el consumidor final, a través de carencia de bienes y servicios fundamentales como los alimentos, así como el incremento de la inflación, entre los más evidentes síntomas de esta perturbación o perturbaciones.

Uno de los espacios geográficos marítimos más dinámicos, en muchos aspectos, es el que caracterizan aquellos espacios que van desde el Mar Meridional de la China, el golfo Pérsico, la división natural de África y Asia a través del mar Rojo y en su conjunto cinco sectores particularmente interesantes por la evolución geopolítica, oceanopolítica y económica de la región, cuya tras-

cendencia es global, estos espacios son (Figura 6): 1) el golfo Pérsico; 2) el estrecho de Ormuz; 3) el golfo de Omán; 4) el mar Árabe; 5) Influencia del mar Meridional de la China y sus espacios adyacentes; 6) el golfo de Adén, 7) el estrecho de Bab al-Mandeb, 8) el mar Rojo; 9) el canal de Suez, 10) la península del Sinaí; 11) el gofo de Aqaba / Eilat; y, 12 el mar Mediterráneo.

Figura 6

Los espacios marítimos de influencia oceanopolítica en el Mar Rojo



Nota. Los puntos identificados son espacios de gestión marítima, con gran presión oceanopolítica. Composición de propia autoría, basada en un mapa de Google Earth, 2024.

El Heartland de Mackinder en la realidad actual

La región que acoge a los puntos señalados en la Figura 6 conceptualmente se aproximan a la visión del “Creciente Interior” de la teoría de Halford John Mackinder (1861-1947), “Heartland”, involucrando en su isla Mundial a África, Asia y Europa, con un núcleo central en Asia Central y Europa Oriental. En esa visión, es evidente que los recursos naturales se evidencian como los potenciadores de la gestión geopolítica, no obstante, esos recursos, sin capacidad de llegar a los mercados por vía marítima, los vuelven caros y de difícil administración a grandes distancias desde sus puntos de extracción o elaboración. El petróleo que sale del Golfo Pérsico es sustancial para la economía global;

así como también las mercaderías que vienen de las fábricas de Asia, pasando por el océano Indico y llegando a las rutas convergentes en el mar Rojo, lo que suma el gran esfuerzo económico en el mar Mediterráneo, en donde se acopian las acciones geopolíticas derivadas de la guerra ruso-ucraniana y las derivadas de la guerra entre Israel-Hamás e Israel-Hezbollah.

En su conjunto también representan una visión oceanopolítica sustancial en la que están en juego no sólo la supervivencia de los pueblos, sino su desarrollo y la influencia de su poder en el entorno, todo en los espacios antes indicados.

En el posicionamiento de los países de la región, es importante entender las relaciones que tienen unos con respecto a otros y que, básicamente, tienen un punto común que los asocia, les es indiferente o los rechaza y que, de todas formas, representa un vínculo, con el cual, las relaciones diplomáticas, económicas, tecnológicas, estratégicas, religiosas y la gestión de las visiones geopolíticas y oceanopolíticas, representan un tablero de ajedrez complejo y difícil, este punto que implica todo es Israel, el cual, no es una suerte de piedra en el zapato, en la filosofía simplista de la expresión, sino más bien, representa una suerte de tapón de las ideologías e influencias islamistas para occidente, pero que, además, refleja una visión que ha mantenido durante años, más bien milenios y que define una posición gravitante en el orden mundial.

En la Figura 7 podemos ver a los actores de la región y su afinidad con Israel; así como los que no son afines o con los que mantienen una suerte de neutralidad relativa. La capacidad de influencia de Israel en los países de la Región, así como a nivel internacional, extrarregional, (p.e. Estados Unidos de América, Unión Europea, Inglaterra) propician las afectaciones negativas sobre dos áreas sustanciales desde el punto de vista económico: el golfo Pérsico y el mar Rojo; sin embargo, de todos ellos, Irán juega un rol aparte y sustancial en la problemática de la región y es algo con lo que es necesario reflexionar cada vez que surgen los conflictos que aparentemente tienen una incidencia sobre lo económico, pero que en realidad intentan hacer daño en lo que es posible generar medios para continuar ejerciendo hegemonía, que es el caso iraní en contra de Israel, pero es importante ser objetivo y, en ese sentido, reconocer que ambos están en la lucha hegemónica por ser los prevalecientes en la región y para ello es muy importante mantener la capacidad de generar recursos económicos y proteger las fuentes que los generan, de hecho, el petróleo y el gas representan armas económicas fundamentales para sus respectivos proyectos de poder, ya que para Israel...

...Irán es su mayor enemigo desde que en 1979 rompieran sus relaciones diplomáticas tras la revolución islámica. Los dos países viven, desde ese momento, una guerra encubierta materializada en sabotajes, ciberataques y asesinatos. Ambos compiten por la hegemonía regional y suponen, por tanto, una amenaza mutua. (Martínez, 2024)

Figura 7

Las relaciones de Israel con sus vecinos



Nota. Israel, en el centro de un espacio geográfico complejo, en el que las relaciones económicas sustentan sus capacidades y las de sus vecinos, pero, también, absolutamente relevantes a nivel internacional, generan, en su conjunto un equilibrio inestable. La influencia internacional de Israel hacia sus vecinos (amarillo) inciden directamente sobre las afectaciones en las áreas sensibles (óvalos alargados rojos) para romper ese equilibrio y ganar ventajas de Irán y los países afines. La figura fue modificada para fines didácticos, tomando como base de ¿Cómo son las relaciones de Israel con los países de Medio Oriente?, por 20minutos, 2024, (<https://www.20minutos.es/noticia/5236023/0/mapa-fuerzas-orient-medio-con-quien-tiene-israel-buena-relacion-mala-equidistante/>).

El golfo Pérsico como un factor económico de la problemática en el mar Rojo

La importancia del mar Rojo tiene una visión oceanopolítica regional centrada en las cargas que llevan las flotas mercantes y el valor que representan para sus destinatarios y su influencia no es sólo en el mar Rojo como parecería a primera vista que es, sólo observemos un acto significativo: lo que pasó el 13 de abril de 2024, en un espacio marítimo muy próximo al estrecho de Ormuz, un buque mercante petrolero, catalogado por Irán como aliado o asociado a Israel, fue asaltado y tomado control; esta acción es un efecto de la creciente tensión geopolítica en Medio Oriente, en el que el objetivo de algunos países de la región es ocasionar el mayor daño posible a Israel y su conflicto con el movimiento islamista palestino Hamas en la Franja de Gaza, un tema lejano para el momento en el que el buque fue capturado, pero representa un impacto a la economía global y quiere evidenciar la efectividad de la alianza ente los terroristas de Hamás e Irán (SWI, 2024).

Si la problemática planteada la lleváramos a cifras, en el tema petrolero, la situación actual de los ataques hutíes a los buques petroleros que se relacionan directa o indirectamente con Israel son muy costosos y pueden desencadenar crisis globales de dimensiones no cuantificables, si en algún momento el poder de los actores no es definido con claridad. Entonces, el primer hecho cierto es que del golfo Pérsico salen varios buques petroleros rumbo al mar Rojo; la primera cuestión es que estos buques deben pasar por el estrecho de Ormuz⁵ (Figura 8) en donde el riesgo de un ataque, como ya hemos sabido, por parte de los aliados de Irán es probable para pasar por el canal de Suez y proveer de petróleo y sus derivados a varios actores de la cuenca del mar Mediterráneo, iniciando por la Unión Europea y Estados Unidos de América, lo que caracteriza un asunto gravitante en la economía global, acompañado de un factor de seguridad marítima que intenta estabilizar una región en extremo sensible porque la división geográfica local constituye un verdadero desafío para la paz. En todo caso, por este estrecho, aproximadamente, y permanentemente, salen 20 millones de barriles de petróleo por día⁶, cantidad que representa el 20% de toda la producción mundial de crudo⁷ (San Simón & Duch, 2024).

5 El estrecho de Ormuz une el golfo Árabe-Pérsico con el golfo de Omán. Su posición geográfica es peculiar porque el estrecho está en el territorio septentrional de Omán (península de Musandam), puesto que este país está dividido, sin conexión, por una parte del territorio de los Emiratos Árabes Unidos. El estrecho tiene una longitud de 50 km y una profundidad de 60 m.

6 En 2022 salieron 21 millones de barriles de petróleo por día.

7 Se calcula que en el mundo se produce alrededor de 90 millones de barriles de petróleo diario (San Simón & Duch, 2024)

Figura 8

El estrecho de Ormuz, una posición estratégica sustancial



Nota. El estrecho de Ormuz representa un factor estratégico crítico para la situación problemática en el mar Rojo, sobre todo por la importante capacidad de producción petrolera de la región y el control compartido que tienen sobre el tráfico marítimo, siempre supeditado a las variaciones geopolíticas y oceanopolíticas de sus actores. El mapa fue retocado de Temor por el Estrecho de Ormuz, el cauce por el que circula el 20% del crudo mundial y que Irán puede usar para estrangular la economía, por 20minutos, 2024, (<https://www.20minutos.es/noticia/5237051/0/la-importancia-economica-del-estrecho-de-ormuz/>). © 20 Minutos Editora, S.L.

Los países que supervigilan la seguridad del Estrecho son Irán (quien posee un poder militar muy superior en la región, de hecho son la 14 potencia militar global), Emiratos Árabes Unidos y Omán, el primero, con su ideología religiosa, como se indicó, apoya a las acciones de Hamas, actúa en reserva con los hutíes y ejecuta operaciones con la Guardia Revolucionaria Islámica para atacar eventualmente a los buques que representan, en determinados momentos, una amenaza a sus intereses e ideologías, como ocurrió el 13 de abril de 2024. Aunque, hasta el momento, no han tenido la frecuencia como para generar una crisis generalizada.

Ahora bien, todo ese petróleo tiene dos formas de salir del golfo Pérsico: a través de los buques petroleros, en la cantidad que ya se indicó, y a través del East-West Oil Crude Pipeline, conocido con el nombre genérico de "Petroline", el cual, a través de 1201 km atraviesa la península arábiga desde el cam-

po petrolífero de Abqaiq, próximo a Bahréin y Qatar, a la vera occidental del golfo Pérsico, hasta el mar Rojo, y puede transportar, aproximadamente, hasta 5 millones de barriles al día (20 minutos, 2024). Este ingenio fue construido durante la guerra de Irán e Irak. Además de este importante oleoducto, existe otro que fue construido por los Emiratos Árabes Unidos, el Habshan-Fujairah, que transporte 1,5 millones de barriles diarios.

Las compañías navieras y su relación con el Mar Rojo

Muchas veces se dan confusiones para diferenciar entre las navieras y las flotas mercantes que caracterizan el tráfico marítimo global; entender esas diferencias simples implica identificar con claridad un aparente alineamiento de las compañías navieras con las líneas oceanopolíticas que trazan el orden mundial y los conflictos geopolíticos que les atañen. Entonces, lo primero que entendemos es que las navieras son empresas dedicadas al transporte marítimo, cuentan para ello con la infraestructura y el personal necesarios para poder hacer el transporte marítimo, por una determinada vía, de las mercaderías que constituyen el comercio mercante marítimo global, con los buques más apropiados para ese propósito.

Entre las más connotadas empresas globales están la MSC, COSCO, CMA-CGM, Hapag Lloyd, ONE y Evergreen. Estas compañías navieras poseen flotas de buques mercantes que operan en determinadas rutas específicas, transportando mercaderías desde el puerto de carga al puerto de destino; considerando su importancia para el comercio global, también es fácil analizar la sensibilidad de los buques que sirven a cada una de ellas, cuando en su tránsito por áreas conflictivas como los chokepoints, no sólo desde el punto de vista geográfico, sino desde lo geopolítico y lo oceanopolítico, ya que hay fluctuaciones históricas que generan acciones que se materializan en ataques de terroristas o piratas, como por ejemplo, en el estrecho de Ormuz, en las proximidades de Somalia y en la entrada al mar Rojo, por el estrecho de Bab al-Mandeb; esto ha obligado a las grandes empresas a modificar sus rutas de viaje y, evidentemente, a incrementar sus costos operativos para protegerse de las pérdidas, lo que, finalmente, repercuten en los costos del consumidor global, incrementando la inflación.

La compañía danesa Maersk dijo este jueves que establecerá inmediatamente un Recargo por Interrupción del Tránsito (TDS, por sus siglas en

inglés) en 27 rutas comerciales y un Recargo por Contingencia de Emergencia (ECS, por sus siglas en inglés) en esas mismas rutas a partir de 2024, citando “riesgos, retrasos y dificultades” al navegar a través de mar Rojo. (Cooban, 2023)

MAERSK, por ejemplo, realizó suspensiones sucesivas de su servicio de transporte marítimo, hasta que en enero de 2024 lo suspendió temporalmente, desviando a 100 de sus barcos para que no pasen por el mar Rojo, un gran impacto ya que, aproximadamente, el 30% del comercio marítimo contenerizado atraviesa las aguas de dicho mar y, de hecho, uno de sus buques el Maersk Hangzhou (Figura 9) tuvo un ataque hutí grave el 30 de diciembre de 2023, lo que definió su política de navegación, porque se concienció de que cuando la vida está de por medio ese interés marítimo es vital y su valor debe prevalecer.

Figura 9

El MAERSK HANGZHOU un buque portacontenedores de gran capacidad



Nota. Es un buque portacontenedores de 353 m de eslora (largo), por 54 m de manga (ancho), con un calado de 11,8 m y con bandera de Singapur, es capaz de cargar 15.282 TEU⁸. Sólo es necesario reflexionar un momento para entender el perjuicio que tendría si uno de estos gigantes es hundido en las aguas del mar Rojo, no sólo por el impacto ambiental, sino económico, humano, oceanopolítico, ya que constituye, sin dudas, un interés marítimo vital. La foto fue tomada de Maersk suspende transporte marítimo a través del mar

⁸ TEU (twenty-foot equivalent unit) es un contenedor para llevar carga que mide 20 pies de largo, 8 pies de ancho y 8 pies y medio de altura, con un volumen externo de 38,51 m³, con un peso máximo de 21.600 kg y su capacidad máxima es de 33 m³. También existe el FEU (forty-foot equivalent unit) es un contenedor con el doble de las medidas del TEU. (ASERCOMIX Logistics, 2016)

Rojo “hasta nuevo aviso”, CNN en Español, 2023, (<https://cnnespanol.cnn.com/2024/01/02/maersk-suspende-transporte-maritimo-mar-rojo-trax>), © 2024 Cable News Network. A Warner Bros. Discovery Company. All Rights Reserved. CNN Sans TM & © 2016 Cable News Network.

Esta situación, como es lógico, incide directamente sobre todas las mercaderías que pasan en tránsito por el mar Rojo hacia el canal de Suez y sobre la salud económica de las principales navieras que hacen posible aquello (Tabla 4); aspecto que incluye también al flujo de petróleo, lo que también modifica su costo, como ejemplo “El precio del barril de Brent, el petróleo de referencia mundial ya ha subido un 3,3% en una semana para cotizar a 79 dólares” (Cooban, 2023).

Tabla 4
Las navieras más importantes del mundo y su situación en el Mar Rojo

#	Naviera	Detalles
1.	MSC Mediterranean Company Shipping	Es la empresa más grande del mundo, tiene su sede en Ginebra, Suiza (Kappa Intermodal, 2021), además tiene más de 850 buques de carga, 200.000 empleados, 675 oficinas y un transporte de 24,5 millones de toneladas de carga (MSC, 2024). Una de sus principales rutas era a través del mar Rojo, sin embargo, por la situación de inseguridad, la compañía suspendió temporalmente la ruta por el mar Rojo, el 16 de diciembre de 2023, redirigiendo sus barcos por el cabo Buena Esperanza (La Vanguardia, 2023).
2.	MAERSK	Compite con MSC por ser la más grande naviera global, actualmente es la segunda naviera global. Tiene su base en Copenhague, Dinamarca. Ofrece diferentes servicios relacionados con el transporte multimodal (Kappa Intermodal, 2021). “Con una flota de más de 500 buques portacontenedores y más de 1.400.000 contenedores” (Sea Rates, 2024) Uno de los casos para su decisión ocurrió el 30 de diciembre de 2023, cuando un buque de la flota de Maersk, el Maersk Hangzhou atacado cuando pasaba por el estrecho de Bab al-Mandab, en ruta desde Singapur a Puerto Suez en Egipto; luego del primer ataque se acercaron cuatro embarcaciones hostiles para abordarlo, abriendo fuego, eran huties; no

		obstante, la rápida intervención de la Marina de los Estados Unidos dio cuenta de tres embarcaciones hostiles, hundiéndolas y con ellas, también, sus dotaciones murieron, el cuarto buque huyó (Ziady, 2024).
3.	COSCO China Ocean Shipping (Group) Company	Es una compañía perteneciente al gobierno de la República Popular China. Se fusionó con China Shipping Group en el 2016 y compró Orient Overseas Container Line (OOCL) en el 2018 para asegurar su crecimiento y expansión.
4.	CMA – CGM	Originaria de Francia con sus oficinas centrales o corporativas en Marsella. Tiene presencia en aproximadamente 150 países.
5.	Hapag-Lloyd	Compañía global de envío de carga en contenedores que resultó de la fusión de Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) y Norddeutscher Lloyd (NDL).
6.	ONE	Es una fusión de tres navieras japonesas que por separado ya eran grandes (Nippon Yusen Kaisha, Mitsui OSK Lines y K. Line), dando lugar a una fortalecida naviera que rápidamente ha logrado colocarse en las primeras posiciones en el comercio internacional.
7.	EVERGREEN	Compañía Naviera de origen taiwanés. Cuenta con presencia en aproximadamente 80 países, se considera como la quinta empresa más grande de su tipo.

Nota. La tabla es de propia autoría basada en la información detallada en (Kappa Intermodal, 2021).

Volúmenes de carga

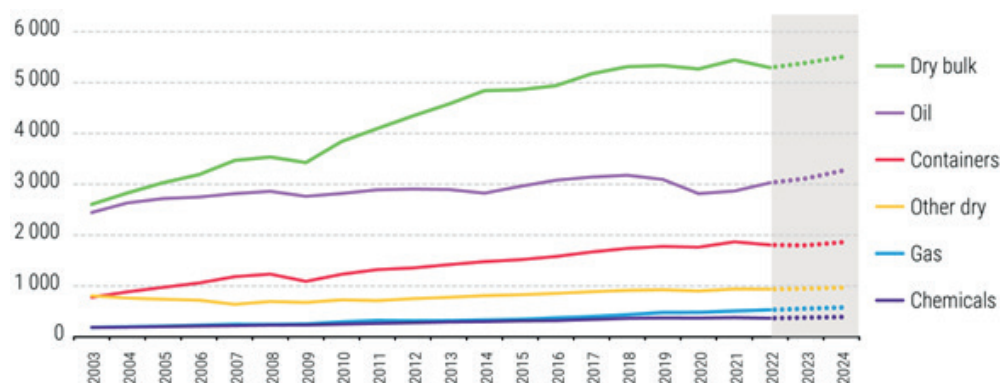
La UNCTAD⁹ para su REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2023, compiló de la investigación de Clarksons Research, Shipping Intelligence Network, publicado en julio de 2023, con una serie de tiempo comprendido entre 2003 a 2024, identifica los tipos de carga que han sido transportadas en ese periodo, así tenemos seis clasificaciones: Dry bulk, Oil, Containers, Other dry, Gas, y Chemicals, así como la cantidad de esas cargas, conforme se puede apreciar en la Figura 3. Otro factor que es necesario observar es el incremento de las distancias que esas cargas recorren anualmente (Figuras 10 y 11), configurando líneas de tráfico marítimo robustas, que circulan por cualquier espacio geográ-

⁹ Las siglas de United Nations Conference on Trade and Development, la Conferencia del Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas.

fico marítimo, aunque, como se ha dicho, también están expuestos a amenazas naturales y a la dinámica de la geopolítica y de la oceanopolítica globales.

Figura 10

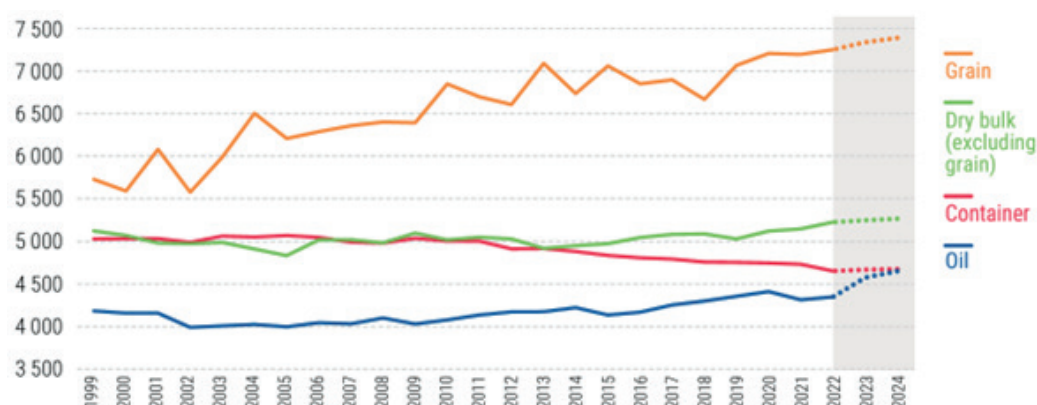
Comparación del comercio marítimo global en el periodo 2003-2024



Nota. Los valores que se encuentran en el lado izquierdo de la figura son medidas expresadas en “millones de toneladas cargadas”. Por la trazabilidad del crecimiento de las mercaderías indicadas en la parte derecha, dry bulk, oil, containers, other dry, gas y chemicals, en 21 años, se nota su alta incidencia en el presente, así como también se evidencia las enormes flotas mercantes que se han desarrollado en ese periodo, denotando una expansión extraordinaria de la industria de los astilleros, localizados especialmente en Asia. La figura fue tomada de REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2023 (Edición 2023, p. 5), por UNCTAD, 2023, ONU, © 2023, United Nations.

Figura 11

Distancia recorrida entre 1999 y 2024, por la carga vía marítima



Nota. Las cifras que se encuentran en el lado izquierdo representan las millas náuticas que han sido transportadas por vía marítima, las mercaderías

detalladas en el lado derecho (Granos, granel excepto granos, contenedores y petróleo). En el gráfico es posible observar cómo las distancias se han mantenido aproximadamente estables con las cargas secas exceptuando los granos, los contenedores y el petróleo, observando una leve tendencia a la baja de los contenedores, un incremento del granel excepto grano y petróleo, pero, también es evidente el importante crecimiento de los recorridos del grano, especialmente por el incremento poblacional, pero también por la búsqueda de nuevas vías por parte de los productores. La figura fue tomada de REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2023 (Edición 2023, p. 6), por UNCTAD, 2023, ONU, © 2023, United Nations.

No obstante, es importante comprender los factores geopolíticos y oceanopolíticos que inciden en el comportamiento del mercado, cuando por alguna o algunas razones se altera su ciclo, lo que sucede, por ejemplo, cuando ocurre alguna amenaza que incluso obligue a cambiar las rutas del tráfico de esa mercadería, como ha ocurrido con la guerra de Ucrania y su vital provisión global de granos¹⁰ para más de 40 países que fue suspendida por la visión geopolítica rusa; el incidente en el canal de Suez con el buque “Ever Green¹¹” que afectó durante seis días a la provisión de mercaderías a nivel global, ya que dicho canal es un chokepoint; y, el más reciente, lo que está ocurriendo en el mar Rojo, cuando rebeldes hutíes¹² han atacado varios buques de los aliados de Israel, obligándoles a buscar una nueva ruta, más larga, para llevar las mercaderías que normalmente circulaban por Suez, que hasta febrero de 2024 había producido ya más de 33 ataques, desde el 19 de noviembre de 2023, lo que amenaza a...

...una ruta marítima clave esencial para una parte significativa del tráfico mundial de contenedores y más de 1 billón de dólares en mercancías anuales. En respuesta, EE.UU. y la UE encabezaron las operaciones Prosperity Guardian y Aspis para salvaguardar la navegación y los flujos

10 Durante el conflicto que Rusia mantiene con Ucrania, el 17 de julio de 2023, el gobierno ruso decidió suspender el acuerdo de exportación de granos que tenía con Ucrania. El acuerdo fue negociado en julio de 2022, entre el gobierno turco y la ONU, para garantizar “la seguridad y el paso de buques de carga a lo largo de un corredor en el Mar Negro de 310 millas náuticas de largo y tres millas náuticas de ancho, hacia y desde tres puertos ucranianos” (BBC News Mundo, 2023). Ucrania es uno de los mayores productores de grano del mundo y siendo uno de los mayores exportadores de girasol, maíz, trigo y cebada. Al inicio del conflicto con Rusia, sólo el bloqueo inicial produjo el represamiento de más de 20 millones de toneladas de grano que estaban destino a países que lo necesitan permanente, trayendo desabastecimiento global, inflación y crisis, además de lo que ya acarrea la crisis energética derivada de la suspensión y sanciones a Rusia, sobre la exportación de gas y petróleo.

11 Uno de los buques portacontenedores más grandes del mundo, con un desplazamiento aproximado de 220.000 toneladas y una eslora (largo) de 400 m, tardaron 10 años en construirlo y 1,5 millones de trabajadores para hacerlo (Yee & Santora, Canal de Suez: el portacontenedores Ever Given fue liberado, 2021). Su impacto fue grave para el comercio marítimo porque no sólo fue la carga que llevaba a bordo lo que produjeron las pérdidas, sino que, durante seis (6) días detuvo al tráfico marítimo que circula por el canal de Suez y que sube desde el mar Rojo, lo que sumó, aproximadamente, 10.000 millones de dólares diarios (Yee & Glanz, 2021).

12 Los ataques son realizados por hutíes yemeníes a los buques cuyas banderas pertenecen a los países que son aliados de Israel en su guerra contra el grupo terrorista Hamás.

comerciales. Sin embargo, persisten los desafíos derivados del despliegue de drones y misiles por parte de los hutíes y de sus capacidades de rastreo de buques. (World Economic Forum, 2024)

En la clasificación que se había dado sobre el tipo de mercaderías que se transportan anualmente por vía marítima, quisiera centrarnos un tanto en el “Dry Bulk”, “al granel seco”, cuya denominación cobija a dos tipos esenciales, el granel seco principal y al secundario, a veces denominado “otros”; en la primera clasificación, es decir, los principales, están: el carbón, el mineral de hierro, minerales no férricos y granos; los dos primeros representan importaciones y exportaciones por un aproximado de dos tercios de los dry bulk más comercializados del mundo. ¿Quién realiza mayoritariamente la comercialización por vía marítima de estos dos productos? India, China y Japón. Los granos, como se pudo ver en el caso de uno de los mayores graneros del mundo, Ucrania, representan el 18% del mercado global. De ahí vienen los graneles secos secundarios, caracterizados por el comercio de azúcar, fertilizantes, acero y cemento (U.S. Grains Council, 2022). Todos estos productos son transportados a grandes distancias, no son embalados graneles secos y son las mercaderías más reguladas por su sensibilidad a la ocurrencia de accidentes debido a las inclemencias del tiempo, estado del mar y su condición de no estar empaquetados de ninguna manera; de ocurrir un accidente con estas mercaderías, pues podrían traer severas consecuencias al medio marino.

La cuestión ambiental

En la última edición de la publicación especializada en transporte marítimo de la United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD¹³, la Review of Maritime Transport 2023, además de la importancia que le da a las cifras del crecimiento del transporte marítimo global, evidenciando su importancia oceanopolítica, ya que caracteriza uno de los más importantes intereses marítimos nacionales como es el comercio y transporte marítimos, también pone de manifiesto la necesidad de una “transición justa y equitativa hacia una industria naviera descarbonizada” (UNCTAD, 2024).

13 La UNCTAD es el “es el centro de coordinación de las Naciones Unidas en materia de comercio y desarrollo, así como de cuestiones interrelacionadas en las esferas de las finanzas, la tecnología, la inversión y el desarrollo sostenible. Su objetivo es ayudar a los países en desarrollo, especialmente a los países menos adelantados y a los países con economías en transición, a integrarse de manera beneficiosa en la economía mundial. También procura ayudar a la comunidad internacional a promover una alianza mundial para el desarrollo, aumentar la coherencia en la formulación de políticas económicas mundiales y garantizar que el comercio genere beneficios para todos en materia de desarrollo (DCED, 2024)”

El compromiso de la descarbonización de los buques es hasta el 2050¹⁴, lo que implica un desarrollo tecnológica de la industria naviera, especialmente lo que tiene que ver con la fabricación de buques que transportan mercaderías de distintos tipos, los cuales representarían la nueva generación con sistemas de propulsión no fósiles, para lo cual la tecnología aplicada para lograr aquello pasa a ser un interés marítimo tan importante como el propio transporte marítimo, ya que existe la necesidad de “equilibrar los objetivos ambientales con las necesidades económicas, pero subraya que el costo de la inacción supera con creces las inversiones necesarias” (UNCTAD, 2024), en ese sentido deja claro, también, que:

Más allá de los combustibles más limpios, la industria necesita avanzar más rápido hacia soluciones digitales como la IA y la cadena de bloques para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad.

En su análisis de las tendencias marítimas mundiales, el informe destaca la resiliencia del transporte marítimo a pesar de los grandes desafíos derivados de las crisis mundiales, como la guerra en Ucrania. Se espera que el comercio marítimo crezca un 2,4% en 2023 y más del 2% entre 2024 y 2028. (UNCTAD, 2024)

El golfo Pérsico y el comercio marítimo de gas y petróleo

Es muy importante considerar la proximidad del golfo Pérsico al mar Rojo, tomando en cuenta las actividades petroleras relacionadas con la producción y transporte de hidrocarburos; resaltando que un tercio del petróleo que se produce diariamente en todo el mundo proviene del Golfo Pérsico, desde Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Catar, Kuwait, Bahréin y Omán. Por otro lado, en esa región también se producen ingentes cantidades de gas natural, a través de grandes inversiones que han realizado los países del Golfo para su extracción y exportación; de tal forma que los países ribereños del golfo Pérsico producen alrededor del 25% del petróleo mundial y el 35% del gas natural (Olabemiwo, Danmaliki, Oyehan, & Tawabini, 2016). Por otra parte, la cuenca del golfo Pérsico tiene más de 1260 campos de petróleo y gas con 221.580 millones de toneladas de reservas equivalentes de petróleo, lo que representa

14 En 2018 se reunieron los Estados Parte de la Organización Marítima Internacional, OMI, para aprobar una estrategia para la reducción de gases de efecto invernadero de los buques. En ese sentido, una de sus estrategias fue “alcanzar lo antes posible el máximo de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional y reducir el total de las emisiones de GEI anuales en al menos un 50% de aquí a 2050 comparado con los niveles de 2008” (OMI, 2018).

el 38% de las reservas mundiales de petróleo y gas recuperables (Da-wang, y otros, 2021).

Israel y la región histórica de Palestina

El 2024 resultó un año muy difícil para el mundo, probablemente es uno de los primeros años en los que se está tomando conciencia del cambio climático por los evidentes efectos que se están dando alrededor del planeta y, más aún, cuando urge el cambio de la matriz energética como una necesidad derivada de la supervivencia. Así mismo, somos testigos del crecimiento del crimen organizado transnacional y del crimen organizado transnacional marítimo como consecuencia de la debilidad de los gobiernos o la complicidad de estos, lo que claramente se puede observar con los escándalos de corrupción, lavado de activos y otros delitos, graves delitos conexos. Así mismo, las dictaduras que están alcanzando niveles de cinismo histórico como las de Cuba, Nicaragua y Venezuela, parece que ya nada nos sorprende, sin embargo, estamos encontrando cada vez más proximidades con gobiernos absolutistas de Medio Oriente que propugnan el auge del terrorismo de Estado como una forma de conservar el poder que de forma radical han ido tomando en sus respectivos países, exacerbando las diferencias que cada país tiene, por efecto de la evolución propia de la raza humana.

La contraposición de los principios religiosos y la imposición de dogmas han creado brechas, hasta ahora insalvables entre los musulmanes, judíos y cristianos, creando, incluso, comportamientos criminales inenarrables de extrema crueldad, en nombre de un dios, y en ese pretexto soslayar los derechos humanos, subyugar hasta límites indignos a las mujeres, propiciando la desigualdad y fomentando fanatismos que los ha llevado a provocar a los pueblos que, por supuesto, van reaccionando en la legítima defensa de su soberanía, integridad territorial y, por qué no decirlo, de su propia historia como pueblo, como es el caso de Israel.

La situación en Medio Oriente tiene un actor central, Israel, que pese a su pequeño espacio físico, pero dotado de una capacidad de resiliencia épico, desde que cada quien ha tenido memoria, ha estado en permanente disputa, crisis y guerras con sus vecinos circundantes y, a todos ellos, los ha dominado y ha ido creciendo dentro de un espacio geográfico muy limitado, pero que, sin embargo, no le ha limitado a tener todo cuanto una nación poderosa tiene,

comenzando por la tenacidad y capacidades de los seres humanos que componen a la nación judía. En ese sentido, sin embargo, se evidencia también la pregunta con relación de hasta cuándo todas esas cualidades que tiene el pueblo judío pueden seguir exacerbando al entorno en el que está.

Las respuestas no pueden ser encontradas sólo en las fotografías presentes, en las que, generalmente, se ocultan las razones de fondo y trascendemos a pensar que la geopolítica o la oceanopolítica son responsables de las estrategias que se están tomando y de las acciones cruentas y, en algunos casos, de barbarie, se están llevando ahora mismo mientras estas líneas comienzan a dar vida. El asunto es que lo que ocurre hoy es una amalgama de procesos humanos que han sido creados bajo la creencia de que el poder y la desmedida ambición pueden ser parte de la vida de sus pueblos y de que las consecuencias de ese comportamiento no es algo de lo que se deban preocupar o, por lo menos no les debe preocupar tanto. Eso estamos viendo en la actualidad, cuando terroristas de Hamas, el 7 de octubre perpetraron una de las masacres más despiadadas contra judíos, en su propio territorio. Para esta matanza se entrenaron con por lo menos “cinco grupos armados palestinos” que “se unieron a Hamás en el mortal ataque contra Israel el 7 de octubre, después de realizar ejercicios militares conjuntos desde 2020” (BBC News Mundo, 2023); y, desde ese momento hemos visto cómo paulatinamente las cosas han ido de mal en peor, pasando por los ataques hutíes yemenitas a los buques mercantes en el mar Rojo, hasta los ataques desde el Líbano por parte de Hezbollah y los ataques con misiles desde Irán hacia Israel.

Para entender un poco mejor esta situación, es necesario escudriñar los causa-efecto de este comportamiento que para el análisis tiene siete (7) causas importantes (Figura 12) que están definiendo los efectos de hoy y los escenarios que caracterizan, entre otros, el escenario del mar Rojo.

Figura 12*Siete causas para los efectos de hoy*

Nota. Siete causas que en 38 años definieron los escenarios 106 después, teniendo como centro a Israel. Composición gráfica de propia autoría, sobre la base de Siete décadas de conflicto israelí-palestino, por El Orden Mundial, 2018, (<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/siete-decadas-de-conflicto-israeli-palestino/>). 2012 - 2024, El Orden Mundial en el Siglo XXI. Creative Commons BY-NC-ND.

Repartición geopolítica del territorio de lo que fue el imperio Otomano

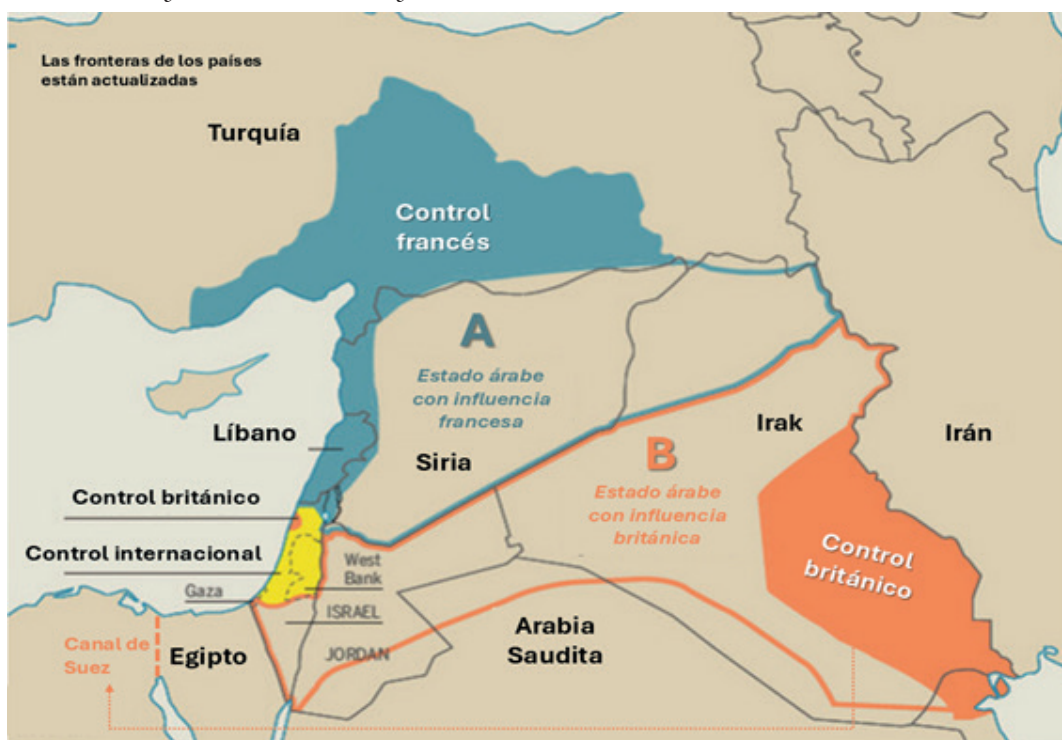
El juego geopolítico que se llevó a cabo en las dos primeras décadas del siglo XX, marcaron para siempre el comportamiento de los pueblos de Medio Oriente y sus relaciones internacionales con los aliados, quienes, de una u otra forma intentaron mantener su influencia en los ricos territorios árabes y, especialmente, en aquellas áreas sensibles como el canal de Suez; en ese sentido, el 16 de mayo de 1916 se firmó el acuerdo secreto Sykes-Picot, entre Francia, Gran Bretaña y la Rusia zarista, para ejercer su poder e influencia, además de repartirse los territorios árabes de Medio Oriente, una vez que terminase I Guerra Mundial, la cual, entre una de sus consecuencias estuviera la caída del imperio Otomano. Por otra parte, la revolución bolchevique de 1917 descentró del acuerdo a la nueva Rusia, quedando los dos hegemones, Francia y Gran Bretaña como decisores del destino de Medio Oriente al repartir los territorios de lo que fuera el imperio Otomano, recordando que ese imperio desde 1566 hasta 1914 mantuvo bajo su dominio a Aleppo, Damasco, Jerusalem, Medina, Jeddah y la Mecca; es decir, lo que hoy es Siria, Líbano, Israel, Palestina y Jor-

dania. El acuerdo Sykes-Picot (Figura 13), consolidó su propósito al terminar la guerra con la Conferencia de San Remo¹⁵ que se llevó a cabo desde el 19 al 26 de abril de 1920 y la Sociedad de Naciones que crearon el Mandato Británico de Palestina, con el cual, los antiguos territorios otomanos quedaron divididos así:

A Gran Bretaña se le adjudicó Palestina, Transjordania (el Reino de Jordania de hoy día) y las provincias otomanas de Mosul, Bagdad y Basora (Irak). A Francia le correspondió Líbano y Siria. Egipto se convirtió en un estado independiente (aunque en los hechos Gran Bretaña continuó dirigiendo sus asuntos). El estratégico Canal de Suez continuaría bajo control inglés. (Davidi, 2006)

Figura 13

El Acuerdo Sykes-Picot (16-mayo-1916)



Nota. En colores cian y naranja, representan las áreas de efectivo control de Francia y Gran Bretaña; los espacios “A” y “B” representan las áreas árabes con influencia de francesa y británica, respectivamente; se ha añadido al gráfico la relación de control británico al canal de Suez, así mismo, se aclara que los límites terrestres corresponden a los que en la actualidad están definidos. El mapa temático fue tomado de TEV-DEM: Ginebra será un “segundo acuerdo

15 Esta conferencia se realizó en la ciudad de San Remo, Italia.

Sykes Picot”, por Rojava Azadi, 2016, (<https://rojavaazadimadrid.org/tevdem-ginebra-sera-un-segundo-acuerdo-sykes-picot/>).

El Estado de Israel y un compromiso de Occidente

Entonces, estamos ante una situación histórica, una de las más relevantes de nuestro tiempo, cuando vemos que el realismo nos lleva a entender el nivel de expansión de la influencia de estos dos hegemones para tener acceso a zonas ricas en recursos naturales y desde donde poder influenciar sobre el comercio global, eso incluye el mercado asiático que, a la luz de la lógica de menor distancia, menos costos, más ganancias, representaba esa región del mundo, tanto por las interrelaciones del mar Mediterráneo, como la conexión con Asia a través del canal de Suez, que fue la razón por la cual Gran Bretaña, en todas las discusiones, no dejó perder ese control y, además, un acuerdo que también marcó los efectos que hoy tenemos de la relación entre Israel y algunos países árabes, me refiero a la “Declaración Balfour”¹⁶, realizada el 2 de noviembre de 1917 y constituye una declaración oficial del gobierno británico, durante la misma ocurrencia de la Primera Guerra Mundial, con la cual ese Imperio (todavía) expresaba al mundo su voluntad de que en los territorios de Palestina que quedaban bajo su control debía erigirse un “hogar nacional” para el pueblo judío; esta declaración fue hecha por el Canciller británico de la época, Arthur James Balfour para el barón Lionel Walter Rothschild, un líder de la comunidad judía en Gran Bretaña y un integrante de una de las familias judías más ricas e influyentes del mundo y de la historia.

Finalmente, Israel se posesionó como Estado en los territorios que ocupaban los palestinos, eso ocurrió porque occidente influyó y actuó todo cuanto pudo hasta alcanzar el objetivo, pero, el costo de eso implicaba una posición beligerante con respecto a los pueblos árabes y, en su conjunto, Israel, de muchas maneras es un país que se alinea con occidente por los propios intereses de inicio que permitieron que Israel tenga un “hogar nacional” y, porque además, cuando Israel declaró su independencia, el 14 de mayo de 1948, de la mano de David Ben-Gurión, los estados árabes de la región y los dirigentes árabe-palestinos se opusieron radicalmente al nuevo Estado judío, declarándole la guerra (que la ganó Israel) incrementando su territorio más de lo que la ONU había previsto.

¹⁶ El documento fue publicado en la prensa siete días después, el 9 de noviembre de 1917, como un mensaje para el movimiento sionista de Gran Bretaña e Irlanda.

No obstante, hay un detalle que hay que anotar porque representa una visión que se mantiene hasta ahora, sólo que mejorada, pero en la época de la guerra de 1948, apenas si era una pincelada que Nasser vio su potencial presente y lo que representaría 76 años después, me refiero a que Nasser dispuso el bloqueo del estrecho de Tirán, aquel que conecta el mar Rojo con el golfo de Aqaba / Eilat. Lo hizo, por supuesto, para bloquear lo que para la época ya era considerado el principal puerto comercial marítimo israelí, por el cual se podía comunicar con el Sudeste Asiático. Esta parte es interesante porque Israel actuó con la madurez de un pueblo milenario y considerando que este aparente nuevo territorio era suyo y de sus ancestros y que, por lo tanto, su defensa sería hasta las últimas consecuencias y por otro lado había plena conciencia de los recursos naturales que existían y de la intangibilidad ventajosa que representaba otro interés marítimo, el turismo costero, de hecho, siempre se incentivó a ese turismo por la increíble belleza del lugar así como por su biodiversidad. David Ben-Gurión lo sabía, de hecho...

...ordenó aplicar las leyes israelíes a la ocupada península de Sinaí, cambiar los nombres de las distintas localidades y puntos de interés del árabe al hebreo, comenzar el turismo en gran escala hacia el Mar Rojo y sus costas, y se interesó particularmente por el petróleo en la región de A-Tur. De acuerdo con el protocolo de la reunión reservada Ben-Gurion dijo: "Podremos explotar el petróleo de Sinai, llevarlo a Haifa, de allí embarcarlo y exportarlo al extranjero. De esta manera no dependeremos más de las importaciones. ¡Tenemos petróleo!". (Davidi, 2006)

Por otra parte, la relación entre ingleses y egipcios en la evolución de la gestión del canal de Suez, luego de que estos últimos propiciaron más líneas soberanas para el canal, desde que los egipcios pudieran trabajar en niveles medios de decisión hasta participar en las grandes decisiones y el mismo hecho del debilitamiento británico ante el desgaste que representó para ellos mantenerse a cargo de la administración del canal y no se habla sólo desde el punto de vista administrativo, sino también desde el punto de vista de influencia en todas las áreas en donde la división de lo que fuera el imperio otomano impuso, había llegado a su punto más alto y comenzó a ser sustituido por los Estados Unidos de América. Los egipcios habían pasado mucho tiempo bajo los yugos hegemónicos de varias potencias y lo que ellos aspiraban era a su libre determinación, así fue como en julio de 1952 hubo un golpe de estado que posesionó al coronel Gamal Abdel Nasser como el nuevo líder egipcio a cargo de los destinos de su país.

Nasser quería mejores días para su país, inició programas de educación, desarrollo social, reformas agrarias y pensó en la construcción de la represa de Assuan¹⁷ para proveer de agua a más agricultores; la obra era gigantesca y necesitaba apoyo que se lo pidió a los Estados Unidos, Inglaterra y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, a pesar de la importancia de la obra, los tres países consideraron que estaba más allá de sus propias posibilidades apoyar a Egipto y se pronunciaron en ese sentido; entonces, Nasser, al ser investido como presidente de Egipto, el 26 de julio de 1956, nacionalizó el Canal y generó una situación hostil entre Gran Bretaña, Francia e Israel, quienes declararon la guerra a Egipto, ganándole, pero políticamente, a nivel internacional, Estados Unidos y la Unión Soviética obligaron a los tres países a retirarse de Sinaí.

Israel aprovechó la situación para estabilizar sus relaciones con Egipto a quien le pidió que no dejase pasar el armamento de los terroristas que lo atacaban. Este momento histórico, en plena guerra fría también marcó el último acto de un gran hegemon global, como Gran Bretaña, luego de lo cual se subordinó a otro que tomaba posesión del que otrora fue su lugar de preponderancia, en el primer lugar en el mundo.

La adaptación de los actores regionales ante una situación en la que los objetivos geopolíticos de la época comenzaban a dar una pincelada del actual cuadro global, porque en la época de esta guerra anglo-francesa en contra de Nasser, les salió complicada, porque tanto China como la URSS evaluaron enviar tropas para ayudar a los egipcios y ese revuelo contagió al mundo, una situación en donde los recursos naturales, en esta oportunidad los relacionados con la energía, definitivamente jugaron un papel preponderante.

La situación internacional se complicó en cuestión de días, ante el ofrecimiento de la Unión Soviética y de la República Popular China de enviar voluntarios para combatir junto a las tropas egipcias, la interrupción por parte de Siria del flujo de petróleo que circulaba por el oleoducto trazado entre Irak e Israel. (Davidi, 2006, pág. 150)

Las tensiones entre los vecinos árabes e Israel han generado situaciones que han afectado el flujo normal a través del canal de Suez, perjudicando así a la economía mundial, especialmente cuando estos procesos han involucrado el transporte de petróleo. Este recurso, cuya naturaleza hace tiempo dejó de ser un asunto meramente geoeconómico, se ha convertido en un tema geoestratégico con dos componentes claramente definidos: uno geopolítico y otro oceanopolítico.

¹⁷ Este proyecto de ingeniería hidráulica regula las aguas del río Nilo para redistribuir sus caudales para tierras que necesitan de regadío, favoreciendo a muchas familias de agricultores egipcios.

Desde la perspectiva de este último, se trata de un caso particular en el que los factores de supervivencia coexisten de manera constante con los de desarrollo y con la proyección de influencia en el entorno. En este contexto, la dependencia de Israel respecto de los bienes y servicios que provienen del mar —debido a su falta de relaciones directas con sus vecinos y a la permanente situación beligerante y de alto riesgo que mantiene con ellos— hace que se considere al país en una condición geográfica esencialmente insular, donde dicho concepto se aplica plenamente desde la perspectiva de Eri Solis Oyarzún como:

...el grado de dependencia de las Líneas de Comunicaciones Marítimas (LCM) en la paz y en la guerra. Su determinación se efectúa por medio de un estudio multidisciplinario de carácter político, económico, estratégico y geográfico aglutinado por la influencia de las LCM. (Iturriaga, 2021)

El almirante Justiniano lo amplía aún más, señalando a los tres tipos de condición que podemos encontrar, coincidiendo en que la dependencia de las líneas de comunicación marítima para su existencia es lo que define a dicha condición; traslada al punto de vista oceanopolítico que implica que esa dependencia define su supervivencia, su desarrollo y su proyección de influencia en el entorno; conceptualmente, la visión del almirante detalla que la condición geográfica esencial es:

...el grado de dependencia de las comunicaciones marítimas, es decir, el concepto amplio de la condición geográfica esencial del país: insular, marítimo o de bloque continental según sea el grado de dependencia considerando el porcentaje que el intercambio exterior e interior representa con respecto al total de la producción y la cantidad de críticos que puedan presentar algunos productos, pese a que su volumen no sea demasiado grande. (Iturriaga, 2021)

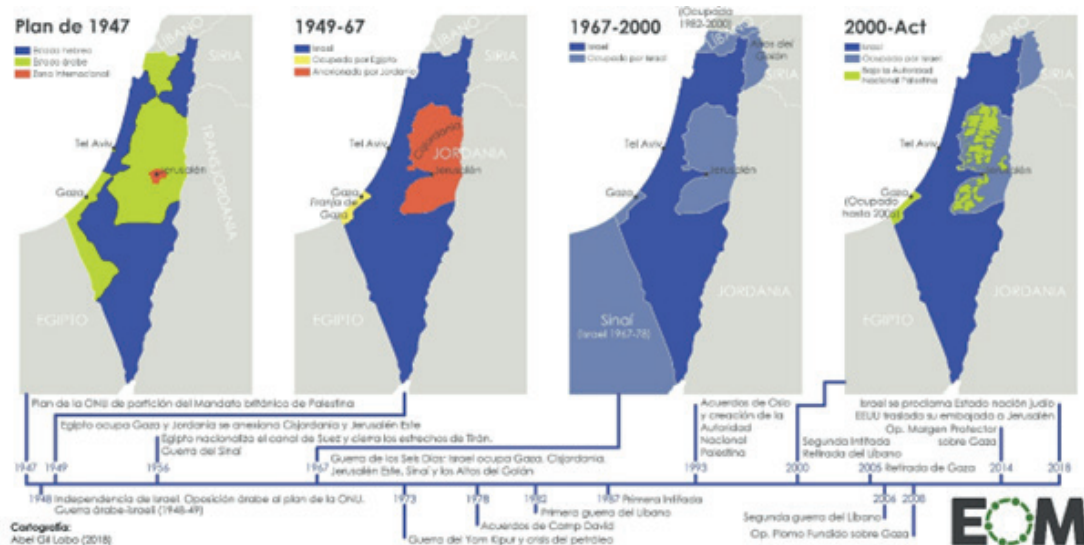
Israel tiene una gran dependencia de las líneas de comunicación marítima, por su especial “aislamiento” con respecto a sus vecinos, pero tiene dos salidas importantes a cuerpos de aguas como el mar Mediterráneo y el mar Rojo y entre los dos, está construyendo varias vías en tierra que los conecte, además de tener siempre presente al canal de Suez como un factor sustancial para su existencia, siendo insular el contacto con los cuerpos de agua en donde se materializan sus capacidades de sostenimiento para su vida normal y para su acción de supervivencia, que es casi permanente.

Esta explicación era oportuna para entender mejor que, al ser el “chico raro del barrio”, Israel continuó con los roces y sus acciones para posicionarse en

un espacio relativamente tan pequeño después de la guerra del Sinaí, pero que, sin embargo, ha peleado por él, centímetro a centímetro. Eso explica que en la guerra de los “Seis Días”, que ocurrió entre el 5 al 10 de junio de 1967, enfrentando a una coalición de Estados árabes como Egipto, Siria, Jordania e Irak, ganando esta guerra, pero hubo una consecuencia grave para los intereses israelitas que fue el cierre del Canal por espacio de 8 años, sin embargo, la capacidad de resiliencia israelita es tan grande, tanto como la multiplicidad de alternativas sobre la base de bien consolidados intereses marítimos, que aún en medio de toda esa conflictividad le ha sido posible salir adelante, porque siempre ha estado preparado con antelación, mirando las potencialidades de su territorio e identificando la de los enemigos, aunque siempre con costos muy altos; en todos los sentidos, la evolución del crecimiento del Estado de Israel ha representado muchos riesgos y ha puesto en situaciones críticas a Medio Oriente y al mundo (Figura 14).

Figura 14

La evolución del crecimiento territorial del estado hebreo



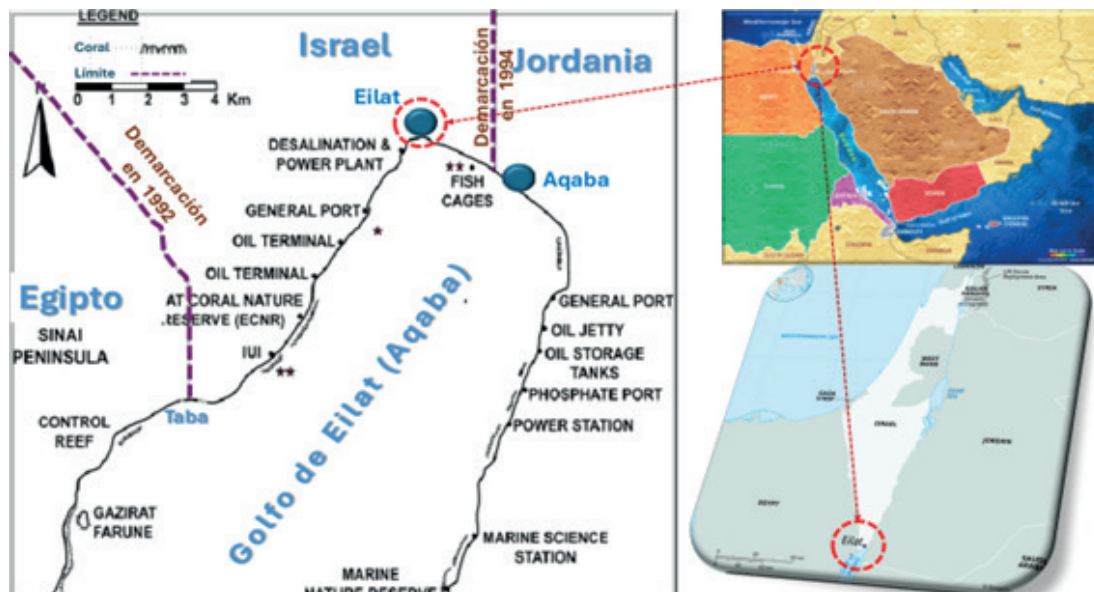
Nota. En 76 años desde la independencia de Israel, su territorio ha tenido varias modificaciones, porque sus realidades geopolíticas y oceanopolíticas lo han condicionado a estar siempre alertas y a considerarse un Estado con condición geográfica esencial insular. La figura fue tomada de Siete décadas de conflicto israelí-palestino, por El Orden Mundial, 2018, (<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/siete-decadas-de-conflicto-israeli-palestino/>). 2012 - 2024, El Orden Mundial en el Siglo XXI. Creative Commons BY-NC-ND©Privacidad.

En esa oportunidad, en la guerra de los Seis Días, no solo que la ganó, sino que, además, adicionó nuevos territorios en la península del Sinaí, la Franja de Gaza, Cisjordania y Jerusalén Este, y los Altos del Golán de manos de Siria. Elementos con los que más tarde pudo negociar o finalmente incorporar a su territorio, lo que ha sido un ejercicio continuo, desde el momento de su independencia en 1948. Esa latencia, inevitablemente caótica, ha ido configurando intereses de otros Estados que se han ido rompiendo en cada una de las etapas de este proceso, dejando en el camino un conjunto de actores que poco a poco han ido urdiendo modos de destruir a Israel, teniendo hoy, por ejemplo, a Irán como su principal enemigo, quien a capitalizado todos esos intereses rotos de los que hemos hablado.

Uno de los mayores intereses marítimos nacionales israelitas fue la consolidación de sus límites con Egipto y Jordania, en su parte más austral, en el golfo de Aqaba, con lo cual se aseguraba su estabilidad en cuanto a su salida al mar Rojo a través del puerto de Eilat (Figura 15), un asunto que terminó de definirse con las respectivas demarcaciones con los gobiernos egipcio y jordano, en 1992 y 1994, respectivamente, tomando en cuenta que ese puerto, además de ser turístico, tiene capacidades para maniobras con petroleros y mercaderías en general, pese a estar cerca de una de las mayores reservas de coral más resistencias al cambio climático del mundo, lo que en conjunto es un ejemplo de visión oceanopolítica pragmática, porque pese a las diferencias de sus entornos, Israel le ha dado a cada espacio la importancia y la protección necesarias, aun considerando ataques, muy probables, de sus enemigos externos.

Figura 15

El puerto de Eilat mantiene un concepto de uso oceanopolítico



Nota. El puerto de Eilat, pese a su relativo pequeño tamaño, es multifuncional y atiende a las necesidades oceanopolíticas israelitas, en el desarrollo de varios de sus intereses marítimos más preciados y su clara definición de su salida al mar Rojo y su proyección a Asia y a otros puertos del mundo. Composición gráfica de propia autoría sobre la base de figura superior derecha tomada de Red Sea | Definition, Map & Facts for Exam, por EDUBA, 2020, (<https://edubaba.in/red-sea-definition-map-facts-for-exam/>). Copyright©2020 EDUBA; La figura de la izquierda fue tomada de Nutrient enrichment caused by in situ fish farms at Eilat, Red Sea is detrimental to coral reproduction; por Loya Y, Lubinevsky H, Rosenfeld M, Kramarsky-Winter E; 2004, (https://www.researchgate.net/publication/8370421_Loya_Y_Lubinevsky_H_Rosenfeld_M_Kramarsky-Winter_E_Nutrient_enrichment_caused_by_in_situ_fish_farms_at_Eilat_Red_Sea_is_detrimental_to_coral_reproduction_Mar_Pollut_Bull_49_344-353).

El Canal de Suez

Los intereses nacionales tienen la particularidad de que atienden los más importantes y vitales requerimientos de las naciones, esta cuestión tiene algunos matices interesantes que la historia los recoge como fracciones de las identidades que dichas naciones fueron asumiendo con el tiempo. No es fácil

escaparnos de nuestra temporalidad para entender los hechos actuales si realmente no hacemos el esfuerzo para entender la historia en todos sus contextos, pero, sobre todo, en los intereses que han estado, explícita o implícitamente, presentes en cada una de las etapas. No es verdad que hayan existido pueblos que no hayan priorizado sus intereses por encima de los intereses de otros pueblos, de hecho, la dinámica de las guerras se ha dado cuando uno o algunos han querido ultrapasar las líneas rojas de esos intereses nacionales que son vitales, con los que no se negocian, que son únicos y absolutos.

Los chokepoints globales, en condiciones normales, plantean dificultades inherentes a las características de sus espacios geográficos marítimos, los cuales pueden complicar, sobre todo, las maniobras de tránsito. En el caso del mar Rojo, siempre es importante recordar que existen dos espacios septentrionales excepcionalmente complejos: el primero es el canal de Suez; y, el otro, es el Golfo de Aqaba o de Eilat, ambos son estratégicos, ambos sensibles, el uno para el comercio global (Suez) y el otro para los requerimientos estratégicos israelitas de seguridad y desarrollo, factores que han sido desarrollados de una manera continua en vista de su necesidad de mantener el esfuerzo de guerra continuo en un medio hostil y complejo, desde el punto de vista oceanopolítico y geopolítico.

El canal de Suez es uno de esos espacios geográficos que han sido entendidos desde mucho antes de lo que podamos imaginar, porque ha satisfecho la necesidad de unir importantes espacios geográficos, a partir de los cuales el desarrollo y la obtención de recursos han sido facilitados por el agua. No es descabellado pensar que ha sido una visión oceanopolítica desde la época de los faraones y tal vez más atrás en el tiempo, que hoy lo vemos como una realidad latente y en riesgo por los intereses nacionales entrecortados de los países del Medio Oriente. En todo caso, esa visión de unir el mar Rojo y el mar Mediterráneo o de unir el mar Rojo con el Nilo a través de una realidad existente como siempre fue el istmo de Suez, ha representado un desafío que ha persistido gracias a que se ha entendido que las intercomunicaciones entre los espacios geográficos globales, terrestres o marítimos, generan el comercio, riqueza, avances tecnológicos, oportunidades, relaciones internacionales y, por supuesto, también guerras.

La larga y rica historia del canal de Suez

El canal de Suez es una de esas raras piezas de la geografía que de alguna manera han inspirado la necesidad de usarlo como un medio a través del cual se ahorra tiempo y recursos. La visualización de la existencia de un istmo como el de Suez, entendiendo en la multidimensionalidad de tres cuerpos de agua: mar Rojo, río Nilo y mar Mediterráneo, dieron como resultado lo que hoy se tiene y lo que estratégicamente representa para el mundo, algo que siempre fue percibido, aunque quizás no del todo entendido su importancia vital.

Se tenían embarcaciones, sitios desde donde estas partieran y cuerpos de agua sobre los cuales navegar, condiciones que fueron tomadas en cuenta en el siglo XIX a.C. cuando el faraón Sesostri III¹⁸ ordenó la construcción de un canal¹⁹ que conectara el mar Rojo con el río Nilo, propiciando un tráfico fluvial considerable, aunque suficiente, a pesar de que el canal era estrecho. Con este primer impulso, el canal construido fue útil hasta 609 a.C., en el que el desierto le había ganado al mar grandes espacios que obligo al faraón Neco II²⁰ a reconstruirlo dada la importancia del canal para el comercio, muchos historiadores expertos consideran a este faraón como el precursor del canal de Suez.

El rey Darío, cien años más tarde ordenó continuar con la ampliación del canal para recuperar del desierto la parte sur, tarea que finalizó el faraón Ptolomeo II²¹, con un trazado que se acercaba al que actualmente tiene el canal (Joric, 2024). El imperio Romano conquistó Egipto²² y el emperador Marco Ulpiano Trajano²³ dispuso el mantenimiento y mejoramiento del canal, lo que permitió su operatividad hasta el siglo VIII d.C. cuando el Canal fue cerrado exprofeso por parte de “los gobernantes del Califato Abásida para cortar los suministros a los alides, una dinastía chií que se había rebelado en Arabia” (G.M., 2021).

A continuación de las acciones del Califato, el Canal pasó un milenio sin ser tocado, hasta que Napoleón, en 1798, cuando invadió Egipto, llevó a varios sabios (savants)²⁴, quienes iniciaron la elaboración de una connotada publi-

18 Faraón perteneciente a la XII dinastía, que gobernó uno de los momentos de paz, desarrollo y conquista favorable para el imperio egipcio, de esta época surgió Sesostri III conquistador de Nubia, tierra de grandes guerreros, pero también de oro, un recurso sustancial para el engrandecimiento de su pueblo (Mascort, 2021).

19 Al que se lo denominó el “Canal de los Faraones”.

20 Faraón de la XXIV dinastía. Organizó el primer viaje de circunnavegación del continente africano, partiendo por el mar Rojo. Impulsó la construcción de una canal desde el brazo oriental Pelusiaco del Nilo hasta el Mar Rojo, para unir al mar Mediterráneo y propiciar el comercio entre el mar Mediterráneo y el océano Indico (Redmount, 1995).

21 Fue el segundo faraón de la dinastía ptolemaica, gobernó Egipto entre 285 a 246 a. C.

22 En el 31 a.C. se creó la provincia romana de Egipto.

23 Fue emperador romano entre el 53-117 d. C.

24 En el contexto de las denominadas Guerra de Coalición o Guerras Revolucionarias Francesas. Napoleón

cación denominada *Description de l'Égypte*, cuyos contenidos comenzaron a publicarse en varios volúmenes; de ellos, el primero vio la luz en 1809 y el último en 1829. En esas publicaciones llama a la atención los descubrimientos que se realizaron sobre un antiguo trazo de un canal que partía desde el mar Rojo hacia el norte y, luego, hacia el oeste en dirección al río Nilo. Napoleón observó la importancia estratégica de lo hallado y ordenó a su ingeniero civil jefe Jean-Baptiste Lepère que realizara un estudio topográfico del istmo de Suez para fundamentar su viabilidad en cuanto a su salida al mar Mediterráneo (Linda Hall Library, 2009), desde el mar Rojo (Figura 16).

La visión estratégica de Napoleón, los estudios de Lepère y la posterior investigación realizada por Louis Maurice Adolphe Linant de Bellefonds²⁵, fueron la base para que, posteriormente, el diplomático y empresario francés Ferdinand Marie, Vizconde de Lesseps, que comúnmente pasó a la historia como Fernando de Lesseps, al construir dos obras extraordinarias, el canal de Panamá²⁶ y el canal de Suez. Siempre la historia y la suerte a veces entretienen circunstancias, algunas positivas otras no, como fue este caso en particular con respecto a la construcción del canal de Suez, puesto que el padre de Fernando de Lesseps, Mathieu Lesseps, en su calidad de comisario general de Egipto, nombró a Mahmet Alí como gobernante hereditario de Egipto, en 1805, constituyéndose en un poderoso aliado de Francia. Esta afortunada circunstancia, años después, creó la coyuntura suficiente para que la propuesta de Fernando de Lesseps sobre la construcción de un canal en el istmo de Suez prosperara sobre la base del proyecto presentado en 1847 por Linant Bellefonds, titulado “Canal de los dos mares”; sobre ese proyecto, en 1852, presentó la idea al pachá Abbas I, quien fue sucesor de Mehmet I, no obstante, no le prestó atención al proyecto; sin embargo, nuevamente, la suerte jugó en su favor cuando en 1854 murió Abbas I y le sucedió Mehmet Said quien era un gran amigo de él; así fue como en noviembre de 1854 Mehmet Said le otorgó a Fernando Lesseps la exclusividad en la construcción del nuevo canal, para lo cual se creó la empresa “Compagnie universelle du canal maritime de Suez”. Luego de muchos problemas, entre los que se cuenta el fallecimiento de su amigo Said (1863) y el ascenso como nuevo gobernante de Ismail Pachá el 15 de noviembre de 1869, finalmente, se inauguró el canal de Suez.

llevó a, aproximadamente, 160 científicos y 400 expertos en dibujo y cartografía para investigar todo cuanto iban encontrado en su paso, tanto de lo que conocían sobre Egipto como sobre su historia.

25 Un distinguido funcionario técnico que trabajó como jefe de las obras públicas egipcias, quien, por su meritoria labor, las autoridades egipcias lo nombraron “bey”.

26 Aunque con una larga historia hasta su realización y varios cuestionamientos en cuanto a actos de corrupción, altos gastos innecesarios y, en general, mala administración, finalmente su construcción pasó de las manos francesas a las de los Estados Unidos de América, país que construyó el canal de Panamá, sobre lo que la empresa (Compagnie Nouvelle du Canal Interoceanique) de Fernando de Lesseps entregó al momento de venderla (40 millones de dólares de la época).

Figura 16

El trazo de un canal en el Istmo de Suez Incluido en “Le Description de L’Egypte”



Nota. Punteado, en color cian, sobre el trazo de un canal encontrado por los científicos de Napoleón que va desde el mar Rojo hasta el río Nilo. Mapa tomado de (Linda Hall Library, 2009).

Es aquí en donde el juego geopolítico de los hegemones de la época comienza a tener una dirección más ajustada y, como siempre, la limitación de los recursos es el inicio del cambio de cualquier situación, a favor de unos, en contra de otros. En este caso, luego del enorme esfuerzo realizado a cargo de muchas vidas humanas en la construcción del Canal, el Pachá egipcio, para 1875, a cargo de una deuda externa que agobiaba las finanzas públicas se vio obligado en vender su participación (44%) en el Canal, lo que Disraeli, Primer Ministro inglés de la época, vio como una oportunidad para que Gran Bretaña tome control (los franceses tenían el 52% de la participación en el Canal) de un espacio estratégico sustancial para el comercio marítimo y convenció a la reina Victoria para que comprara la participación del Pachá. El detalle de esta maniobra está en que para llevar a cabo la compra, el gobierno inglés solicitó un préstamo a la casa banquera Rothschild, familia que más tarde jugaría un rol trascendente en el asunto del Estado hebreo en territorio palestino, tanto a través del acuerdo Syks-Picot (1916), así como a través de la Declaración Balfour (1917) y su famoso concepto del "hogar nacional" para el Estado hebreo, razones que junto con la nacionalización del canal de Suez que llevó a cabo Nasser, dio inicio a la construcción de muchos de los escenarios sobre los cuales hoy vemos uno de los mayores conflictos de Medio Oriente y los impactos sobre la economía global.

El canal de Suez en la actualidad

Los chokepoints globales, en condiciones normales, plantean dificultades inherentes a las características de sus espacios geográficos marítimos, los cuales pueden complicar, sobre todo, las maniobras de tránsito. En el caso del mar Rojo, siempre es importante recordar que existen dos espacios septentrionales excepcionalmente complejos: el primero es el canal de Suez; y, el otro, es el Golfo de Aqaba o de Eilat, ambos son estratégicos, ambos sensibles, el uno para el comercio global (Suez) y el otro para los requerimientos estratégicos israelitas de seguridad y desarrollo, factores que han sido desarrollados de una manera continua en vista de su necesidad de mantener el esfuerzo de guerra continuo en un medio hostil y complejo, desde el punto de vista oceanopolítico y geopolítico.

El canal de Suez es un cuerpo de agua artificial estratégico que atraviesa el istmo de Suez, desde el puerto de Suez, en el mar Rojo, ubicado en la parte más septentrional del golfo de Suez, hasta el puerto egipcio de Said, en el mar

Mediterráneo. El tráfico marítimo por el mar Rojo no tiene sentido sin la existencia del canal de Suez; su existencia, mantenimiento y control garantiza el tráfico de cientos de miles de millones de toneladas de mercaderías al año; y, en una porción mucho menor, pero igualmente estratégica es el hecho cierto de que, a través del mar Rojo, Israel encuentra salidas y entradas de buques sustanciales para su existencia, desarrollo y proyección de su influencia en el entorno, a partir del golfo de Eilat y los terminales y puertos que se encuentran allí. Y, en ese mismo concepto, el golfo Pérsico, así como todo el tráfico marítimo desde Asia, orientado desde el estrecho de Malaca y la circulación por el océano Índico hacen, a su vez, el tránsito por el mar Rojo vital y todo ello converge sobre un istmo, un canal, el de Suez.

El canal tiene una longitud de 193 km y 205 m de ancho, “formado por el canal de acceso norte de 22 km, el canal propiamente dicho de 162,25 km y el canal de acceso sur de 9 km” (ESA, 2024), con una profundidad promedio de 24 m, con un área de espera y maniobra en el Gran Lago Amargo; recorrerlo toma, aproximadamente 15 horas (Figura 17). Por sus aguas han circulado en promedio, el 12% del comercio marítimo mundial, aproximadamente 18.000 buques por año, con sus picos extraordinarios como ocurrió en el 2023, circulan alrededor de USD 10.000 millones de dólares en mercaderías por día, lo que representa un promedio de USD 5.800 millones de dólares de ingresos para Egipto (Figura 18). Con la última ampliación realizada entre 2014 y 2015, la capacidad del Canal se ha duplicado (G.M., 2021). En actualidad, luego del accidente del “Ever Given” de la naviera EVERGREEN, se están realizando trabajos para “para ampliar el segundo canal en 10 km y profundizar y ampliar una sección del canal” (Maritime Logistics Professional, 2024).

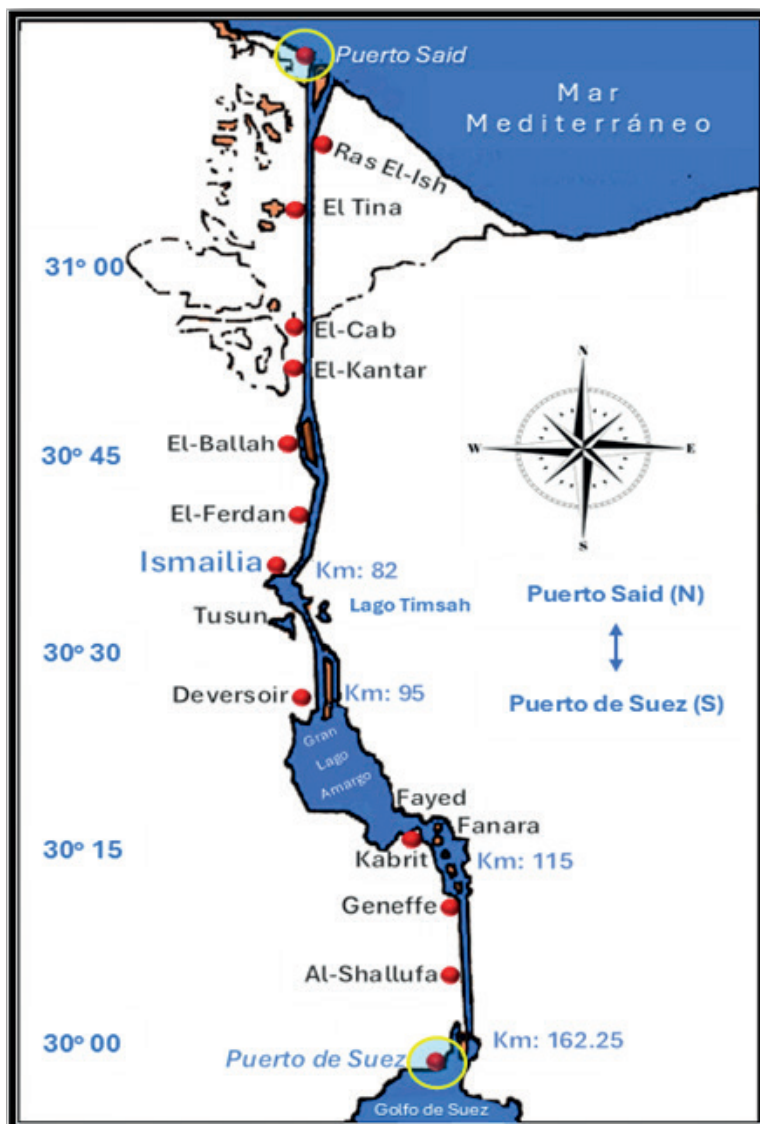
La capacidad de transporte de mercaderías e hidrocarburos a través del mar Rojo y su paso por el canal de Suez y el tránsito obligatorio por el estrecho Bab el-Mandeb, son estratégicos, más aún, tratándose de petróleo y gas natural, que representa energía producida en el golfo Pérsico para Europa y América del Norte. En la actualidad eso representa, aproximadamente, el “12% del petróleo total comercializado por vía marítima en el primer semestre de 2023, y los envíos de gas natural licuado (GNL) representaron alrededor del 8% del comercio mundial de GNL” (EIA, 2023). A estas capacidades del tráfico marítimo hay que agregar otro factor estratégico que representa la simbiosis comercial del canal de Suez y el oleoducto egipcio SUMED²⁷ (Figura 19) que está

²⁷ SUMED es la sigla de Oleoducto Suez-Mediterráneo, que es un oleoducto egipcio que inicia en el terminal petrolero de Ain Sukhna, próximo al puerto de Suez, en el golfo de Suez y finaliza en el terminal petrolero de Sidi Kerir, en el mar Mediterráneo, con un recorrido de 320 km de longitud, a través de dos líneas paralelas de 1.070 mm de diámetro, que transportan, aproximadamente, 1,1 millones de barriles diarios (Khalej Times, 2007). Esta es una

en Egipto, a 50 km al SO del Puerto de Suez; esta alternativa para el transporte del oleoducto pérsico representa una capacidad de 2,5 MBP.

Figura 17

El paso por el Canal de Suez

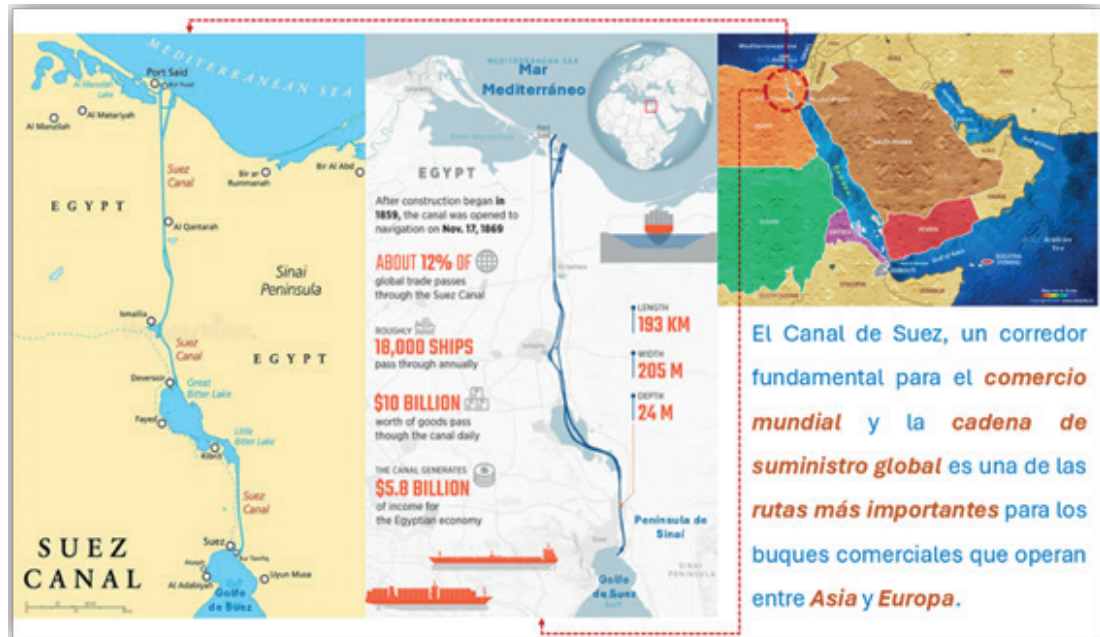


Nota. La figura corresponde a los detalles de la configuración del canal de Suez. La figura fue mejorada por propia autoría en base a la tomada de Epibiont communities of the two spider crabs *Schizophrys aspera*, por H. M. Edwards y H. Hilgendorfi, 2012, (https://www.researchgate.net/figure/Sampling-sites-in-Great-Bitter-Lakes-Suez-Canal-Egypt_fig1_325125487). © 2008-2024 ResearchGate GmbH. All rights reserved.

alternativa de transporte de petróleo desde la producción en el golfo Pérsico hacia Europa y el mar Mediterráneo. Es terminal tiene cuatro boyas para un solo punto y puede recibir a un buque de hasta 565 000 Dwt y bombear su crudo hasta Sidi Kerir y, además, trabaja las 24 horas del día (Global Shipping, 2024).

Figura 18

El contexto del comercio marítimo del Canal de Suez



Nota. La figura es una composición de propia autoría, con el gráfico de la derecha tomado de Red Sea | Definition, Map & Facts for Exam, por EDUBA, 2020, (<https://edubaba.in/red-sea-definition-map-facts-for-exam/>). Copyright©2020 EDUBA. La infografía del centro fue tomada de The Suez Canal, major corridor for global trade, por VA DE BARCOS, 2022, (<https://vadebarcos.net/2022/12/07/infografia-the-suez-canal-major-corridor-for-global-trade/>). El mapa de la izquierda tomado de Suez Canal, Dreamstime, 2024, (<https://es.dreamstime.com/mapa-pol%C3%ADtico-del-canal-de-suez-image104055278>). Copyright © 2000-2024 Dreamstime.

SUMED fue la respuesta al cierre del canal de Suez de 1967, y lo más interesante es que los dueños son el Arab Petroleum Pipeline Company/Sumed Company, una empresa que representa una alianza entre EGPC (50%, Egipto), Saudi Aramco (15%, Arabia Saudí), IPIC (15%, Emiratos Árabes Unidos), QGPC (5%, Catar) y tres compañías kuwaitíes con el 5% c/u del paquete accionario, ¿qué significa esto? Que todas las compañías, excepto Egipto, pertenecen al Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo, CCEAG²⁸, creada como una unión que protegiera los intereses comunes, ante amenazas como la guerra de Irak e Irán; la Revolución Chiita del Ayatolá Jomeini; la invasión soviética de Afganistán y el permanente conflicto israelí-palestino.

²⁸ El CCEAG fue creado el 25 de mayo de 1981, y sus miembros son: Arabia Saudita, Baréin, Catar, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait y Omán.

Figura 19

El oleoducto SUMED



Nota. El SUMED bombea al día 1,1 millones de barriles de petróleo (MBP). De autoría propia la figura original fue modificada para actualización y mayor detalle geográfico, fue tomada de Location map of Egypt, por Amirki, 2015, (https://es.wikipedia.org/wiki/Oleoducto_Sumed#/media/Archivo:Sumed_pipeline.png).CC-BY-SA-3.0

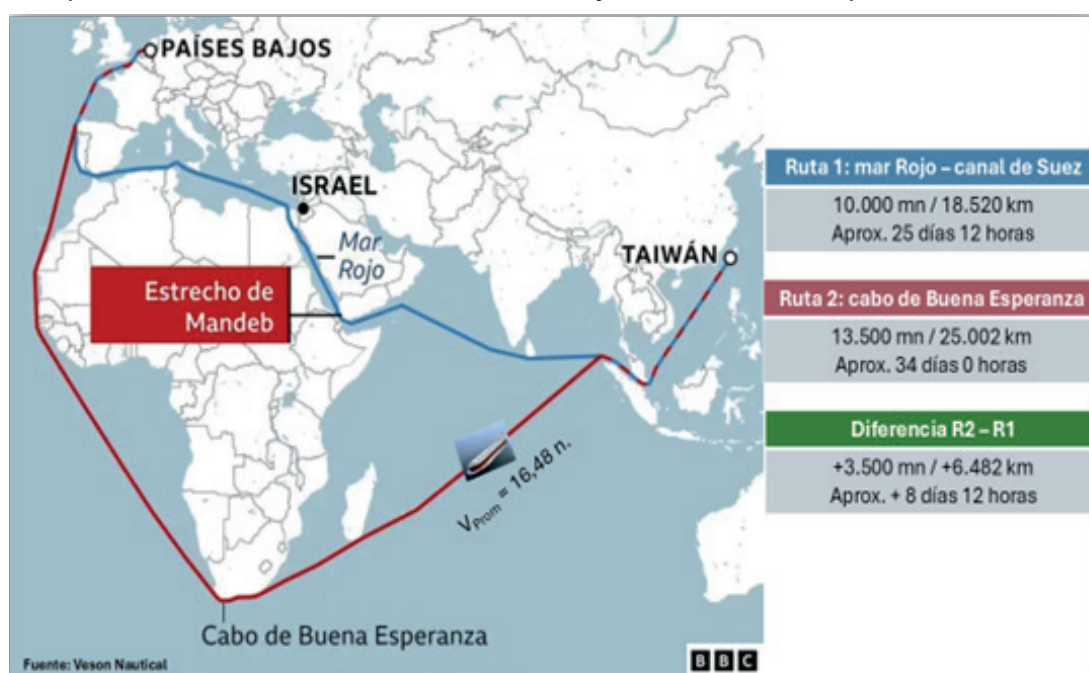
Una de las limitaciones estratégicas del canal de Suez es el hecho de que, por su profundidad, los superpetroleros de la clase *Ultra Large Crude Carriers*, *ULCC*, no pueden entrar al Canal. Los *ULCC* son capaces de transportar de 150.000 TPM²⁹ a 320.000 TPM y entre 320.000 TPM a 550.000 TPM (BILOGISTIK, 2019), lo que representa transportar entre 3 MBP³⁰ (Strauss Center, 2024) (los de 320.000 TPM) a 5,1 BMP (los de 550.000 TPM), cubriendo grandes distancias desde el golfo Pérsico a Asia Oriental, Europa o Norteamérica, para lo cual están definidas sus rutas a través del estrecho de Malaca o el cabo Buena Esperanza, ya que sus calados son de 24 m lo que los imposibilita a navegar en el Canal, ya que el calado máximo es de 66 pies, es decir, 20,11 m (Suez Canal Authority, 2024), lo que representa una seria restricción y esa es la razón para los recientes esfuerzos de las autoridades del canal para ampliar el calado.

²⁹ Toneladas de Peso Muerto, TPM, o en inglés Deadweight tonnage or tons deadweight, DWT.
³⁰ Millones de Barriles de Petróleo.

Esta situación es un reto económico para la administración del Canal, ya que los ataques hutíes amedrentan a las navieras para escoger rutas más largas y más seguras, como la navegación por el cabo de Buena Esperanza (Figuras 20 y 21); por otra parte, también es una amenaza para el Canal las opciones que representan los oleoductos que se han construido en las proximidades porque, a la larga y ante cualquier conflicto, es una opción económica y no representa tiempo, claro está, su disponibilidad ya dependerá de la demanda y de cuánto pueden gestionar ese factor en emergencia, hasta tanto, es interesante conocer la cantidad de petróleo y derivados que transitan en el sistema estrecho Bab el-Mandeb, canal de Suez y el oleoducto SUMED, detalle que se puede apreciar en la Tabla 5.

Figura 20

Comparación de la ruta Asia - Canal de Suez y Cabo de Buena Esperanza



Nota. La figura original fue modificada para mayor detalle, fue tomada de *Ataques en el mar Rojo: 5 datos que muestran la importancia geopolítica del Canal de Suez y cómo se gestó la crisis actual en el transporte de mercancías*, por BBC News Mundo, 2023, (<https://www.bbc.com/mundo/articles/cpdln977nj5o>).
© 2024 BBC.

Figura 21

Comparación de la Ruta Shanghai - Suez - Cabo Buena Esperanza



Nota. De propia autoría la figura original fue modificada para mayor detalle, la figura fue tomada de Suez Canal blockage exposes vulnerabilities of global trade flows, por AFP, 2021, (<https://www.arabnews.com/node/1832536/business-economy>).

Tabla 5

Total de gas y petróleo transportados a través de Bab el-Mandeb, Suez y el SUMED

	2018	2019	2020	2021	2022	1H23
Total oil flows through Suez Canal and SUMED pipeline	6.4	6.2	5.3	5.1	7.2	9.2
crude oil and condensate	3.4	3.1	2.6	2.2	3.6	4.9
petroleum products	3.0	3.1	2.6	2.9	3.6	4.3
LNG flows through Suez Canal (billion cubic feet per day)	3.3	4.1	3.7	4.5	4.5	4.1
Total oil flows through Bab el-Mandeb Strait	6.1	5.9	5.0	4.9	7.1	8.8
crude oil and condensate	3.0	2.7	2.2	1.9	3.3	4.5
petroleum products	3.1	3.2	2.8	3.1	3.8	4.4
LNG flows through Bab el-Mandeb Strait (billion cubic feet per day)	3.1	3.9	3.7	4.5	4.5	4.1

Nota. La data está en MILLONES DE BARRILES POR DÍA. La fuente original de la información de esta tabla es el U.S. Energy Information Administration basado en el traqueo de los buques tanqueros que han realizado el tránsito por el estrecho Bab el-Mandeb, el canal de Suez y la data del transporte de crudo a través del oleoducto SUMED. LNG significa Liquefied Natural Gas, gas natural liquificado. Se ha considerado el periodo de observación en el periodo 2018

hasta el primer semestre del 2023 (1H23). La información fue obtenida en (EIA, 2023).

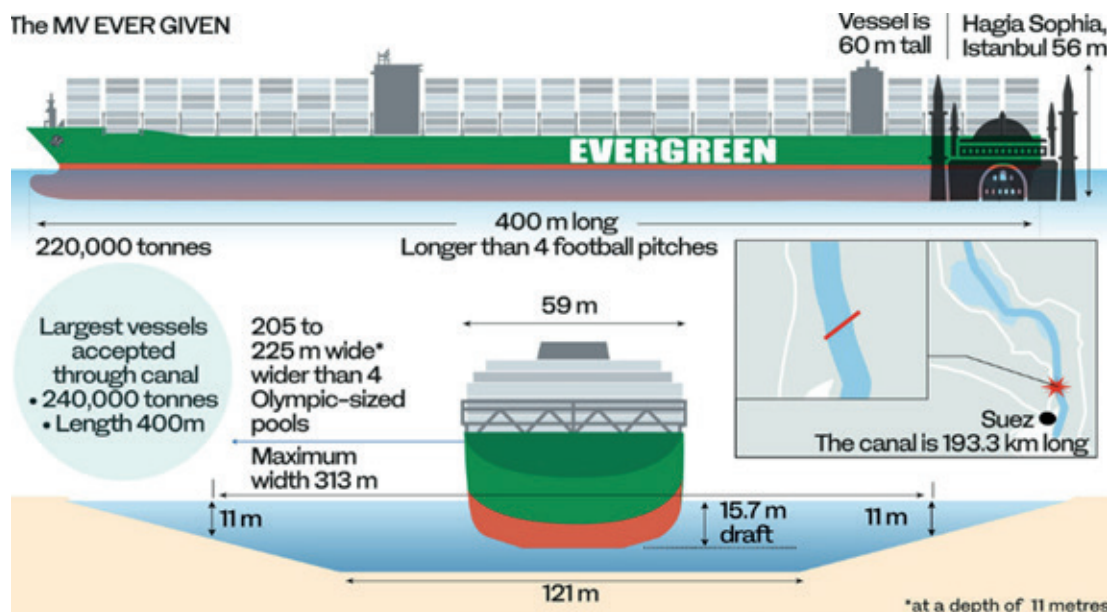
La importancia comercial del canal de Suez

La importancia de esta vía marítima está arraigada en la importancia sustancial de acortar caminos entre los centros de producción y los centros de consumo que están caracterizados por los mercados europeos y norteamérica, que debido a su alto valor de desarrollo, son mercados que han sido atendidos y cuidados desde hace muchos años. La cuestión es que, si no fuera posible la vinculación del comercio marítimo con esos centros de producción y consumo, los buques mercantes deberían transportar sus respectivas cargas con una ruta muy difícil y larga, como ya se indicó, como sería su tránsito por el cabo de Buena Esperanza, al sur de África, bordear las aguas occidentales africanas para luego llegar por el estrecho de Gibraltar hasta el mar Mediterráneo o al puerto de Rotterdam, lo que implica alrededor de, aproximadamente, 6.500 km más de lo que se hace hasta la presente fecha, lo que representa, aproximadamente, 9 días de tránsito extra, con sus costos asociados; una cuestión que ya fue palpable cuando un buque de EVERGREEN, el “EVER GIVEN” (Figura 22) sufrió un accidente y bloqueó el canal de Suez durante seis (6) días, ocasionando un gran perjuicio al comercio marítimo global.

Este accidente probó la importancia que tiene el comercio marítimo para algunos pueblos, sin duda, la cotidianidad del uso del mar y la gestión de los intereses marítimos nacionales de forma efectiva y oportuna, en principio, nos hace evaluar cuánto es lo que representa para la supervivencia, desarrollo y proyección del poder estatal en el concierto mundial; sin embargo, este tipo de accidentes nos hace ver las vulnerabilidades y las amenazas a las que están expuestos estos intereses marítimos, que parten, como se ha indicado, desde el buque, la carga, la tecnología, las vías marítimas de tránsito, los puertos y la logística que está asociada a todos los procesos del movimiento de los buques de un lugar a otro del planeta, lo que implica la visión clara de la seguridad marítima.

Figura 22

El MV “EVER GIVEN” buque de la naviera EVERGREEN y el Canal de Suez



Nota. El MV “EVER GIVEN” un buque de la naviera EVERGREEN de 400 m de eslora (largo); 59 m de manga (ancho); 15,7 m de calado (la altura del buque sumergida en el agua); 60 m de altura; con bandera de Panamá; y, 220.000 toneladas de desplazamiento (peso), por fallas de gobierno quedó atravesado en el canal de Suez el 23 de marzo de 2021 y ocasionó una pérdida de 10.000 millones de dólares diarios a la economía global (EXPRESS, 2022). La figura fue tomada de *Suez Canal blockage exposes vulnerabilities of global trade flows*, por ARAB NEWS, 2021, (<https://www.arabnews.com/node/1832536/business-economy>).

En ese sentido, consideramos que en el 2019 transitaban por ese canal aproximadamente 1.000 millones de toneladas de carga, a bordo de varios buques mercantes y empresas navieras, con una frecuencia de tránsito de 50 embarcaciones por día. Todo esto equivale a cuatro (4) veces el tonelaje de tránsito del canal de Panamá (Meyer, 2021). Por otra parte, las cifras evidencian la importancia de esta vía marítima cuando se conoce que en el 2022 transitaban 22.000 buques mercantes, lo que representó para el gobierno egipcio un ingreso económico de, aproximadamente, USD 7.000 millones de USD, equivalente al 2% de su PIB, lo que ya representaba el 12% del tráfico marítimo internacional, de acuerdo a un análisis realizado por el Foro de Davos (BBC News Mundo, 2023) y, más aún, el año 2023 fue un año de récords, puesto que...

...el canal de Suez registró: un número récord de 26.434 buques, lo que supone un aumento del +10,8% con respecto al máximo histórico del año,

tanto en relación con los 8.435 petroleros transitados (+27,7%) como con los 17.999 buques de otro tipo (+4,4%) que pasaron por el canal. El tonelaje neto de buques transitados el año pasado también marcó un nuevo récord, que fue de casi 1.600 millones de toneladas netas del Canal de Suez (+11,2%). (Informare, 2024)

Desde que el mar Rojo se ha convertido en un espacio geográfico marítimo de tensiones oceanopolíticas, derivadas de acciones geopolíticas debido a la guerra entre Israel y el grupo terrorista Hamás y sus coidearios como son Hezbollá al norte, con Beirut y hacia el este, con los hutíes yemenitas quienes ahora realizan ataques a los buques mercantes de las empresas navieras que asumen son coidearias del gobierno israelí, es cuando el canal de Suez en su rol de "corta caminos" entre los productores de mercaderías asiáticas y de petróleos del golfo Pérsico, definen líneas estratégicas de gestión complejas, porque las consideraciones de adaptación a las prioridades del comercio marítimo global sobrepasan a una realidad que señala que por el canal de Suez, con sus características actuales es una vía marítima que continuamente se ha adaptado a la evolución del comercio mundial, tomando en cuenta el extraordinario salto que dio entre 1980 y 2019, 39 años, en que ese comercio se multiplicó por 10, alcanzando los 19,5 mil millones de dólares por, que propició mantener expedita una vía marítima que, al decir de las propias autoridades egipcias, está en condiciones de soportar el tránsito del "61% de la actual flota mundial de petroleros, el 92% de la de buques de carga a granel (carga completa) y 100% de los portacontenedores, portavehículos y buques de carga general"; y que esa vía marítima es tan vital que cuando ocurrió lo del MV EVER GIVEN, Europa...

...evidenció su dependencia del canal para su abastecimiento de energía, materias primas, bienes de consumo y componentes procedentes de Asia y Oriente Medio. Por eso, cuando el gigantesco carguero Ever Given encalló el martes, obstruyendo esta arteria vital del comercio mundial, la ansiedad se apoderó de todo el país. (Meyer, 2021)

Meyer hace relación a un aspecto que siempre está presente y de hecho se ha dedicado algunos espacios de este trabajo para evidenciar esa circunstancia y es la producción final, en concepto, de energía, la que es capaz de generar la combustión del petróleo y del gas, generando dióxido de carbono (CO₂), que junto al metano (CH₄), el óxido nitroso (N₂O), el vapor de agua, los hidrofluorocarbonos, los perfluorocarbonos, los hexafluoruros de azufre y los trifluoruros de nitrógeno. De estos, los cuatro primeros contribuyen al

cambio climático por su acumulación en la atmósfera, mientras que los cuatro (4) últimos destruyen a la atmósfera (Parlamento de la Unión Europea, 2023). Todos ellos representan los gases de efectos invernadero, GEI's, que en menor o menor grado son producidos por las actividades relacionadas con la industria petrolera y petroquímica, que en su conjunto se produce, tanto en las áreas de producción petrolera y gasífera del golfo Pérsico, como en los procesos relacionados con el traslado, almacenamiento, transporte y distribución de los hidrocarburos en todo el sistema que se genera en Medio Oriente.

El sistema portuario israelí

Israel cuenta con tres (3) puertos modernos de aguas profundas, de norte a sur: Haifa, Ashdod y Eilat, los dos primeros en el mar Mediterráneo y el último, el más septentrional, en el golfo de Aqaba, en el mar Rojo; los tres son puertos internacionales. El más septentrional de los tres, Haifa, es uno de los más grandes puertos de contenedores del Mediterráneo, así como de pasajeros; el puerto de Ashdod opera para carga en general y, el más austral, Eilat, en el mar Rojo conecta el mar Mediterráneo con Asia que sirven a la navegación internacional.

El puerto de Haifa es en la actualidad uno de los mayores puertos de contenedores del Mediterráneo y también opera en él una atareada terminal de pasajeros; el puerto de Ashdod es empleado principalmente para mercaderías; y el de Eilat en el Mar Rojo une a Israel con el hemisferio sur y con el Lejano Oriente. Además, en Ashkelón se encuentra una terminal petrolera y receptora del gas de los campos de Tamar y Leviatán (Figura 23) (ISRAEL, 2024).

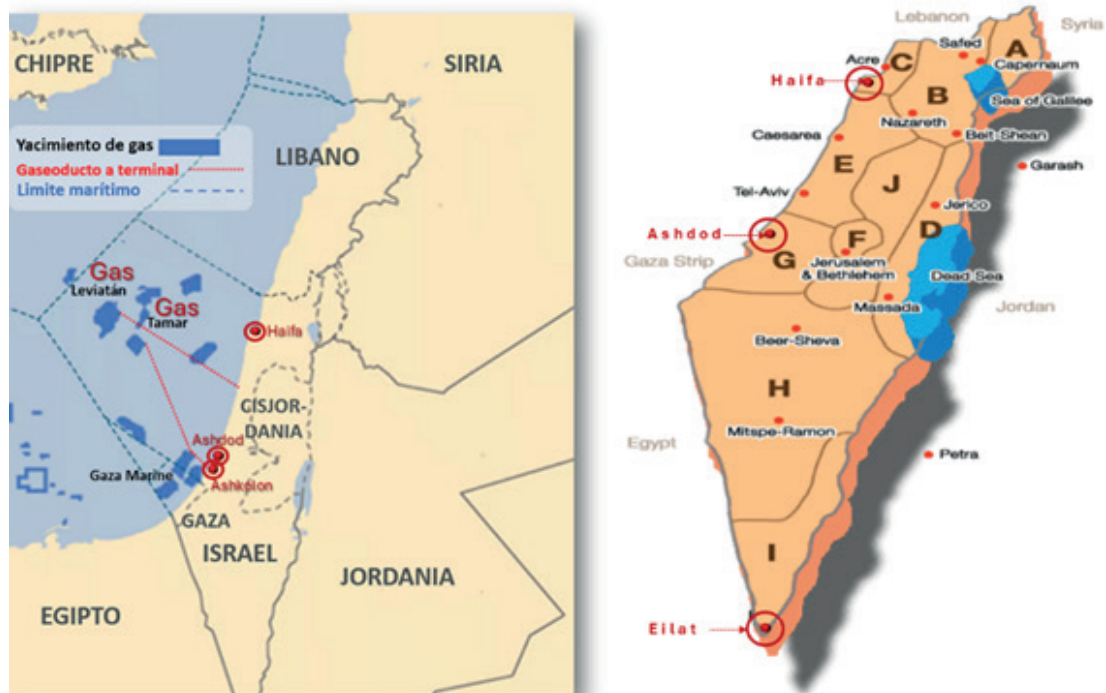
La energía que necesita Israel es obtenida de los combustibles fósiles como el petróleo, el cual es importado y procesado en sus refinerías de Ashdod y Haifa; algunos de sus productos que son refinados y consumidos al interior de Israel, sus excedentes se exportan, aprovechando los puertos del Mediterráneo aledaños del canal de Suez. Así mismo, el puerto Eilat está conectado con la refinería de Ashdid por un oleoducto, aunque también es utilizado para la importación de crudo en la guerra con los terroristas de Hamas (Esmirna, 2024).

La capacidad de adaptación ante las circunstancias complejas de parte de Israel es grande; toda vez que de eso depende un principio de supervivencia, ya que sin fuentes de energía, todo el conjunto de sus capacidades estaría en riesgo de perderse o limitarse, ya que depende en gran parte de las

importaciones de crudo por vía marítima y no cuenta con soporte de infraestructura de oleoductos de los países vecinos, puesto que tiene grandes beligerancias con los países árabes que lo circundan, de tal manera que en Israel “existe una gran superposición entre las cadenas de suministro de combustible civiles y militares” (Esmirna, 2024).

Figura 23

Puertos estratégicos israelíes



Nota. A la izquierda se muestran los campos de explotación gasíferas de Leviatán y Tamar, los cuales se encuentran en el mar Mediterráneo, frente a las costas israelitas. La producción gasífera llega hasta el puerto de Ashkelton, en su conjunto se pueden apreciar a los puertos de Haifa, Ashdod y Eilat, entre los cuales se tejen redes de distribución de hidrocarburos y mercaderías que soportan una parte de la economía de Israel. El gráfico es una composición de autoría propia basadas en dos figuras, la de la izquierda fue tomada de Yacimientos de gas frente a las costas de Gaza; por ecologistas en acción, 2023, (<https://www.ecologistasenaccion.org/309298/yacimientos-de-gas-frente-a-las-costas-de-gaza/>). La figura de la derecha fue tomada de PNG WINGLE, s.n., s.d., (<https://www.pngwing.com/es/free-png-pjvnpn>).

La cuestión palestina

Probablemente una de las cuestiones más complejas del mundo moderno es entender cuál es la relación que existe entre palestinos y judíos, y así mismo, entender las razones por las que su enemistad se ha convertido en la antesala de una conflagración bélica global, cuando en su discusión milenaria, con claros ribetes religiosos e ideológicos, involucra a Occidente y al mundo árabe, el cual también tiene segmentaciones que son difícilmente reconciliables en el mediano plazo, toda vez que esas diferencias, en el mundo árabe musulmán, partieron desde la muerte del profeta Mahoma en el 632.

El nombre “Palestina” representa una región de referencia milenaria, de hecho, cuando hablamos de Palestina debemos hacerlo reivindicando esa antigüedad, lo que ha convocado a un cierto acuerdo de denominarla la “Histórica Palestina”. El topónimo nos lleva hasta finales de la Edad de Bronce³¹ y a la Edad de Hierro³², entre el 1200 a.C. al 712 a.C. cuando en asirio los nombres:

Pi-lis-te (también pilistu palashtu, pilistu, pi-lis-te, pa-laas-ta-aa, pilish-ti, pilishtu, pilistu, pilisti, pilistin) se refería a una zona que se extiende desde Gaza hasta Tantur, y puede incluir áreas mucho más grandes en el interior. Los asirios filisti, filistin y palashtu son grafías asirias de este nombre que se utilizan de diversas formas. (Masalha, 2024)

Es decir, grafías que vinculan a un pueblo muy conocido por Occidente³³, y no necesariamente por representar a un grupo humano sobresaliente, a no ser que los pensemos como oportunistas o ambiciosos: los Filisteos; sin embargo, debió ser un pueblo como todos los demás, dedicados al comercio marítimo y costero, más aún cuando estaban de cara al mar Mediterráneo y su influencia desde esa visión debió ser importante hacia el interior. De hecho, el imperio Asirio³⁴ guarda de ellos, primero, su ubicación geográfica desde Gaza hasta Tantur, que estaba ubicada en la provincia asiria de Tantura; este pueblo se asentó aproximadamente a 35 km al sur de Haifa, y para el 1100 a.C. se expandió hacia Oriente, logrando expandirse en un área que se denominó la “tierra de los Peleset” (Masalha, 2024), varias veces lo que hoy es la Franja de Gaza;

31 La Edad del Bronce es la “segunda de las tres etapas de la Edad de los Metales, se desarrolló del año 3300 a.C. al 1200 a.C. En este periodo se descubre la aleación de cobre y estaño y su metalurgia” (National Geographic, 2024).

32 La Edad de Hierro es la “última etapa de la Edad de los Metales abarca un periodo de tiempo de algo más de 800 años, desde el siglo XIII hasta el V a.C.” y representó la edad en la que se utilizó el hierro en forma más frecuente, ya que su uso, antes de ese periodo, era esporádico (National Geographic, 2024).

33 Basta recordar que Sansón era judío y fue traicionado por Dalila que era una filisteo.

34 El gran imperio antiguo que existió entre el 2500 a.C. y el 609 a.C., que en su mayor auge ocupó los territorios de lo que hoy son Irak, Siria, Palestina, Israel, Jordania, Líbano, Turquía, Irán, Arabia Saudita, Egipto, Kuwait, Chipre, Armenia, Azerbaiyán y Georgia.

es decir un pueblo marítimo que influyó lo suficiente como atreverse a ir al interior, hacia Oriente, teniendo a los asirios en su contexto geográfico, político y económico presentes

Para lograrlo, debieron tener los méritos suficientes, probablemente sustentados en las mismas fuerzas actuales, la fuerza y el comercio, teniendo la poderosa influencia del mar Mediterráneo, por lo tanto, no fue un pueblo cualquiera, porque habrían pertenecido a aquellos misteriosos denominados “Pueblos del Mar”, feroces pueblos que hacían comercio y también grandes guerreros e identifican a un enemigo recurrente: el pueblo de Israel.

Si retrocedemos en el tiempo, el nombre Palestina se deriva sin duda de uno de los llamados Pueblos del Mar que se establecieron en Pileshet, en la costa oriental del Mediterráneo, a finales del siglo XIII a. C. Pileshet estaba formada por cinco ciudades-estado filisteas (con reyes de) Gat, Ashdod, Gaza, Ashkelon y Ekron. (Gunneweg, 2016)

Los filisteos habitaban las regiones costeras de Canaán desde el siglo XII a.C. hasta su desaparición en 604 a.C. La palabra “filisteo” deriva del nombre hebreo ha-Plištim para el conjunto de varias tribus de Siria y Judea, en la antigua “Siria-Palestina”. (Denova, 2022)

La Biblia, como un recurrente testigo de la historia de estos pueblos, evidencia la permanente lucha del pueblo hebreo contra los filisteos, en medio de una muy estrecha relación con Dios, con el que su alianza funcionaba cuando los judíos cumplían con sus mandatos o eran castigados cuando no. Esta situación podemos verla con claridad en 1 Samuel 7:7-17

Y aconteció que mientras Samuel sacrificaba el holocausto, los filisteos llegaron para pelear con los hijos de Israel. Mas Jehová tronó aquel día con gran estruendo sobre los filisteos, y los atemorizó, y fueron vencidos delante de Israel. Y saliendo los hijos de Israel de Mizpa, siguieron a los filisteos, hiriéndolos hasta abajo de Bet-car. Tomó luego Samuel una piedra y la puso entre Mizpa y Sen, y le puso por nombre Eben-ezer, diciendo: Hasta aquí nos ayudó Jehová. Así fueron sometidos los filisteos, y no volvieron más a entrar en el territorio de Israel; y la mano de Jehová estuvo contra los filisteos todos los días de Samuel. Y fueron restituidas a los hijos de Israel las ciudades que los filisteos habían tomado a los israelitas, desde Ecrón hasta Gat. (La Biblia, 1960)

Consecuentemente, en la lógica de que los filisteos es decir, palestinos, ocupan las tierras a la vera del mar Mediterráneo, les confirió históricamente el

establecimiento de una “región palestina”, pero, es esencial conceder el hecho de que para cuando esto ocurría, no existía el cristianismo, ni el islamismo y más bien, todos los pueblos que habitaron en esa región además de los que habitaban próximos al mar Rojo y al golfo Pérsico, eran pueblos semitas, es decir, compartían un mismo idioma el semita.

En todo caso, comprendiendo esa realidad cultural y entendiendo que, en los procesos de evolución temprana de estos pueblos, los cuerpos de agua representaban ya importantes intereses marítimos —pues sobre ellos navegaban, comerciaban e intercambiaban pensamientos, ideas y personas sabias y entendidas en múltiples ciencias—, también debemos recordar que en esos mismos espacios hacían la guerra, incluso contra Egipto, desafiando la superioridad de su influencia en el entorno, en aras de obtener riquezas y poder.

Todo ello formaba parte de un pulso evolutivo necesario dentro del intento por encontrar un orden que pudiera articular a todos esos pueblos, esas riquezas y esas culturas. Claro está, un propósito utópico, pero que refleja la constante realidad del ser humano desde el principio de los tiempos. Y, de ninguna manera, eso ha cambiado: es precisamente lo que seguimos observando en la actualidad.

En el siglo XII a. C., durante el reinado de Ramsés III, una confederación de tribus de las “islas” de los “países del norte” atacó Egipto varias veces, tanto por mar como por tierra. Los peleset, a quienes los eruditos relacionan con los filisteos, fueron nombrados como una de estas tribus. En el camino a Egipto, la confederación había viajado por el Mediterráneo oriental y destruido numerosas ciudades, incluida Ugarit en la costa siria. (Sauter, 2023)

En todo caso, las referencias bíblicas nos dicen que cuanto el pueblo de Dios, Israel, huyendo de los egipcios fueron hasta la región de Palestina, allá por el 1000 a.C., el rey David los unió en el “Reino de Israel”, el cual...

...alcanzó su auge durante el reinado del hijo del rey David, Salomón, quien construyó el primer templo de Jerusalén. En el monte Moriah. Sin embargo, después de la muerte de Salomón, la historia del pueblo de Israel o, mejor dicho, de los dos reinos de Israel y Judá, es una crónica de guerras civiles y de luchas con tribus de extranjeras. (ONU, 1980, pág. 2)

La historia entre estos pueblos y los de los espacios aledaños es en extrema rica en detalles, circunstancias y situaciones, lo que la hace compleja, pero lo

importante es estar claro que la región de Palestina existió con ese nombre y con actores que tuvieron razones vitales para mantener una beligerancia que se ha ido trasladando a través de la compleja historia de Medio Oriente, y que incluso se deja entrever la visión musulmana.

Es interesante conocer que el nombre de “Palestina” como tal le fue dada a la región por mandato romano, cuando estos, como invasores, sometieron al último esfuerzo israelita de independizarse de los romanos, lo que ocurrió en el siglo II d.C., concretamente en 132, cuando Simón bar Kojba comandó la rebelión judía en la provincia romana de Judea contra el Imperio romano.

Algunos incluso nombraron a un emperador, Adriano, quien dio a Jerusalén el nombre de *Aelia Capitolina* siendo al mismo tiempo quien dio el nombre de Palestina en referencia al archienemigo de 1300 años antes, los filisteos, a la tierra bíblica de Judea por falta de respeto a los judíos que conquistó después de la revuelta de Bar Kojba en 132 a.C. (Gunneweg, 2016, pág. 1)

Adriano en realidad denominó a la provincia romana de Judea como “*Siria Palestina*”. Es importante visualizar que, aproximadamente, 200 años la presencia romana dejó huellas en la cultura de toda la región, desde el advenimiento del latín como parte del día a día, un idioma que fuera del área de influencia romana no era compartido por ningún otro pueblo que continuaba inmerso dentro de la visión semita, pero con distinciones que poco a poco los iba separando, recordando siempre que para este momento histórico la presencia del cristianismo comenzó a ser influyente en el imperio romano, así como en sus colonias, más aún cuando el actor principal de los cambios ideológicos, políticos y religiosos había nacido en Belén.

Ahora bien, Jesús de Nazaret nació en una familia judía y, por lo tanto, profesaba la religión judía, no obstante, reflexionando si se puede decir que nació en Palestina, es un poco más complejo, porque habiendo nacido en Belén, que en ese momento formaba parte de la provincia romana de Judea y que más tarde se denominó *Siria Palestina*, efectivamente la región en la que vivió y predicó Jesús es lo que hoy conocemos como Palestina; consecuentemente, en términos actuales, se puede decir que Jesús nació en la actual Palestina.

Los romanos mantuvieron el control de *Siria Palestina* hasta el siglo IV. La provincia fue reorganizada y dividida en varias partes alrededor del año 390 d.C. Durante este tiempo, la región pasó a formar parte del Imperio Bizantino, que continuó gobernando la zona hasta la llegada de los musulmanes en el

siglo VII. Recordando que el imperio Romano de Oriente, también conocido como el imperio Bizantino, se formó en el año 395 d.C. cuando el emperador Teodosio dividió el imperio Romano en dos partes: el imperio Romano de Occidente y el imperio Romano de Oriente, esta división lo hizo con el fin de gestionar mejor el vasto territorio del Imperio Romano y enfrentar las amenazas externas.

Finalmente, el imperio Romano de Occidente se disolvió oficialmente el 4 de septiembre del año 476 d.C. Este evento marcó el final de un largo proceso de decadencia y debilitamiento del poder romano en esa región, debido a la confluencia de varios factores, que incluyeron la presión de los pueblos bárbaros, la corrupción y la crisis política. Razones por las que el último emperador romano de Occidente, Rómulo Augústulo, fue depuesto por Odoacro, líder de los hérulos.

Lo que no podemos soslayar o no meditar es que lo que le ocurrió al imperio Romano de Occidente, de una u otra forma fue parte de la provincia Siria Palestina, en ese sentido podemos decir que esta región de Medio Oriente tuvo la primera influencia real de Occidente, recopilando mucha de su riqueza cultural, así como mucho de su decadencia como imperio y Siria Palestina estuvo así hasta que en 637 fue conquistada por los árabes, época en la que...

... la mezquita de al Aksa y la cúpula de la roca se construyeron en el entonces desierto solar del templo de Salomón. Al que se le llamó Jarán el Sharif. Después de La Meca y de la Medina Haram, el Sharif se convirtió en un lugar sumamente sagrado para los musulmanes. (ONU, 1980, pág. 3)

La presencia del imperio Bizantino marcó un compás significativo para todos los pueblos en los que su influencia, a través del comercio, llegó al mar Mediterráneo, el mar Rojo, el golfo Pérsico constituyeron vías sustanciales para intercambios de todo tipo. Por otro lado, también las cruzadas, que comenzaron en 1095, fueron una serie de campañas militares organizadas por las potencias cristianas y europeas con el objetivo de recuperar Jerusalén y Tierra santa del control musulmán (Cartwright, 2018).

La primera cruzada fue convocada por el Papa Urbano primero en el Concilio de Clermont, en respuesta a una solicitud de ayuda del Emperador Bizantino Alejo primero, quien necesitaba proteger a los cristianos de Oriente de los avances de los turcos selyúcidas (Musa, 2024). Los árabes comenzaron a asediar al Imperio Bizantino poco después de la muerte del profeta Mahoma, en

634; y las primeras batallas significativas ocurrieron en Siria y Palestina. Estos conflictos continuaron durante varios siglos, marcando una serie de guerras árabe-bizantinas que duraron hasta el siglo XII.

Entonces, la influencia en este punto de la historia humana establecieron una serie de interdependencias complejas entre enemigos que tenían como punto en común la necesidad de expandir su influencia en la región y los intereses económicos que los motivaban a hacerlo, pero es fundamental diferenciar que estas interdependencias se dieron entre Bizancio, los turcos selyúcidas y los árabes, que en mucho se ha creado confusión respecto al carácter sus acciones, porque los turcos selyúcidas³⁵ y los árabes no eran lo mismo (El mundo árabe, 2024). Los turcos selyúcidas eran una dinastía de pueblos nómadas turcos que se asentaron en partes de Irán, Irak y Asia Menor (actual Turquía) a partir del siglo XI (El mundo árabe, 2024) eran musulmanes suníes y su economía se basaba en su carácter de ser nómada (La Guía, 2008). En cambio, los árabes son un grupo étnico y cultural originario de la península arábiga (El mundo árabe, 2024); hablan árabe y su cultura y religión son muy diversas, incluyendo musulmanes, cristianos y otras religiones. Los árabes han tenido una influencia significativa en la región desde hace siglos, especialmente después de la expansión del islam en el siglo VII.

En definitiva, tanto los persas selyúcidas como los árabes intentaron conquistar Bizancio, pero en diferentes épocas y contextos; mientras los árabes asediaron al Imperio Bizantino poco después de la muerte del profeta Mahoma en 634 y continuaron haciéndolo varios siglos después, estos conflictos se centraron en las regiones de Siria y Palestina. Por otra parte, los turcos selyúcidas comenzaron a enfrentarse al Imperio Bizantino a mediados de siglo XI, de hecho, la batalla de Manzikert en 1071 fue un punto crucial en el que los selyúcidas lograron una victoria decisiva, debilitando significativamente al Imperio Bizantino y permitiendo su expansión en Asia Menor. Finalmente, en 1187 Jerusalén cayó en manos de Saladino, Salah ad-Din, de origen kurdo³⁶, es decir, no era árabe, ni otomano, pero fue un gran líder musulmán y primer sultán del imperio Ayubí³⁷, y motivó a los judíos a regresar a Palestina. En ese tiempo, tanto Jerusalén como la región de Palestina estuvo bajo el control musulmán, con los gobernantes que se detallan en la Tabla 6.

35 No son lo mismo que los seléucidas, aunque sus fonemas se parezcan, son dos grupos étnicos diferentes.

36 Saladino nació en 1137 en Tikrit, lo que hoy es Irak.

37 El imperio Ayubí tenía bajo sus súbditos a Egipto y Siria.

Tabla 6*Pueblos que gobernaron Jerusalén y Palestina (1187-1517)*

#	Gobernante	Periodo
1.	Imperio Ayubí	Desde 1187 hasta 1229, Jerusalén estuvo bajo el control del Imperio Ayubí, fundado por Saladino.
2.	Cruzados	En 1229, Jerusalén fue cedida a los cruzados como parte del Tratado de Jaffa, y permaneció bajo su control hasta 1244.
3.	Khwarazmianos	En 1244, los Khwarazmianos, un grupo de nómadas turcos, tomaron la ciudad.
4.	Mamelucos	Desde 1260 hasta 1517, Jerusalén estuvo bajo el dominio de los Mamelucos, un grupo de soldados esclavos que establecieron un sultanato en Egipto y Siria.

Nota. Todos los pueblos, excepto los cruzados, fueron musulmanes y gobernaron en Jerusalén y Palestina durante, aproximadamente, 315 años. La tabla es de propia autoría basada en la información contenida en (Segura, 2022).

El imperio Otomano durante 400 años controló y gobernó, entre otros territorios, el de Palestina, hasta cuando por efectos de la primera guerra mundial, en 1917, Gran Bretaña y sus fuerzas expedicionarias ocuparon la región de Palestina. Siempre es fundamental recordar que el imperio Otomano era musulmán, había sido fundado en 1299 y el islam y su religión fue el islam de corriente sunita. Los sultanes otomanos eran considerados califas del islam, con una profunda influencia religiosa y política en el mundo musulmán. Su administración, leyes y cultura estaban fuertemente influenciadas por la religión islámica.

Luego de este recorrido por la antigüedad y viendo algunos de los aspectos que consolidan las visiones de Medio Oriente y de Occidente, así como los aspectos generales del significado de la región de Palestina, los hechos históricos nos ponen en contexto de que las reflexiones deben guardar la objetividad que la evolución de los pueblos nos imponen, para entender bien las circunstancias de causa y efecto que han llegado hasta nuestros días; así podemos ver que, en realidad, la región de Palestina ha estado ocupada por musulmanes por aproximadamente 1300 años, que, sí, es verdad han tenido influencia de Occidente en varias oportunidades, comenzando por lo que es más universal, su visión al mar, al comercio marítimo, la gestión en los cuerpos de agua que generan una interconexión cultural, política y económica, con el mar Rojo y el golfo Pérsico,

sin dejar de lado todo aquello que pudiera venir desde el océano Indico y su interconexión con Asia, en lo que se denominaría la “Ruta de la Seda³⁸ Marítima”, partiendo del significado que hemos analizado (Figura 24).

Figura 24

La visión integral de la Ruta de la Seda: Tierra y Mar



Nota. La caída del imperio Bizantino en 1453 y el boicot que llevó a cabo el imperio Otomano de Mehmet II a la “Ruta de la Seda” tuvo un gran impacto, porque, como podemos ver, una gran región del mundo en el que el comercio se interrumpió o limitó. Tomado de Ruta de la Seda, por Mucha Historia, 2024, (<https://muchahistoria.com/ruta-de-la-seda/?formCode=MG0AV3>). Copyright © 2019-2024 MuchaHistoria

Antes de la caída del Imperio Bizantino, la Ruta de la Seda Marítima conectaba China con el sudeste asiático, el subcontinente indio, la península arábiga, Somalia, Egipto y Europa (Mark, 2018). Esta ruta fue utilizada principalmente por marineros austronesios en el sudeste asiático, comerciantes tamiles en la India y el sudeste asiático, comerciantes grecorromanos en África Oriental, India, Ceilán e Indochina, y comerciantes persas y árabes en el mar Árabe y más allá (Suárez, 2024). La caída del Imperio Bizantino en 1453 tuvo un impacto significativo en muchas regiones, incluyendo la región del Mar Rojo. Cons-

³⁸ Se conoce como Ruta de la Seda al “conjunto de rutas comerciales que surgieron a partir del negocio de la seda china durante la dinastía Han, hacia el siglo II a. C.” (Suárez, 2024)

tantinopla había sido un importante centro comercial que conectaba Oriente y Occidente, y su caída interrumpió las rutas comerciales tradicionales lo que afectó el flujo de bienes y la economía de las regiones circundantes, incluida Palestina (Atalaya Cultural, 2024). Esto motivó a los europeos a buscar nuevas rutas hacia el Este, lo que eventualmente llevó a la Era de la Exploración y al descubrimiento de nuevas rutas comerciales.

Una reflexión importante sobre la cuestión palestina

Cuando en 1917 las fuerzas británicas tomaron control de la región de Palestina, en el marco de la estricta planificación se iniciaron los procesos inherentes al acuerdo Sykes-Picot. Posteriormente, tras la promesa velada de un “hogar nacional” para el pueblo judío mediante la “Declaración Balfour” —en el contexto del Mandato Británico de Palestina—, debe entenderse que toda la región tenía una enorme influencia musulmana, fruto de siglos de gobierno por parte de ellos. Más aún, esta influencia se reflejaba en la composición social: los judíos constituían menos de la décima parte de la población de Palestina; el 90 % eran árabes, tanto musulmanes (80 %) como cristianos (10 %). Las tradiciones, costumbres e idioma de los árabes palestinos conformaban la cultura predominante en Palestina (ONU, 1980, pág. 3).

En un sentido práctico, los judíos habían sido acogidos por los árabes y otomanos, considerando el nivel de discriminación que el pueblo hebreo sufría en Europa y otras partes del mundo, de hecho, la libertad de profesar su religión y el modo de hacerlo, en ningún momento estuvieron en riesgo, entendiendo que su vinculación con la región histórica de Palestina, además del pueblo palestino, era una parte sustancial de sus vidas.

El tema del semitismo, además de no ser una cuestión cultural inherente a las formas, tenía mucho más de fondo porque permitían (o por lo menos así debía ser) construir una identidad robusta, siempre de la mano con lo que debería ser el desarrollo armónico; entonces, Occidente irrumpió el escenario de una forma abrupta, sin consulta y, más que nada, sin una lógica identitaria que les permitiese articular las cosas de una manera armónica, algo que no ocurrió y que ha sido el motivo para todos los desencadenantes que se ven hoy en día, porque, a la final, no había elementos de consenso, sino de imposición, entonces, de ahí que era lógica la tremenda resistencia que generó y ha generado todo ello.

La población preponderantemente en Palestina era en su mayoría árabe semita, tanto musulmana como cristiana. También había pequeños números de judíos semitas. Tanto los árabes como los turcos otomanos concedieron a los judíos el derecho de continuar profesando su culto y de mantener vivo el vínculo espiritual judío con Palestina. Durante el siglo XIX, los otomanos autorizaron pequeños asentamientos de judíos inmigrantes provenientes de países europeos, donde aumentaba la discriminación contra los judíos. (ONU, 1980, pág. 3)

El hogar nacional del Estado hebreo

El movimiento sionista que impulsó el concepto de “hogar nacional” para el pueblo hebreo, con los mecanismos que ya se han detallado, comenzó su tarea motivación la migración de judíos a Palestina, sumando las migraciones producidas por las agresiones al pueblo judío por efectos de la guerra. Este proceso comenzó ante de 1922 y dio como resultado el crecimiento de la población judía al punto que comenzó a ser observado con preocupación por el pueblo árabe (Tabla 7).

Tabla 7

Crecimiento dinámico del Estado hebreo en Palestina (1918-1939)

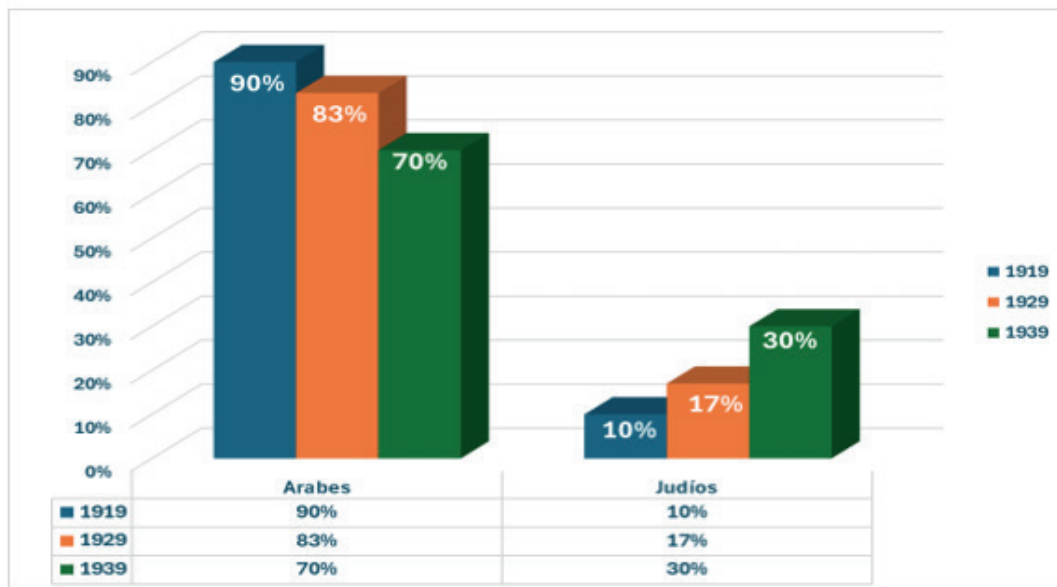
Año	Población inicial judía	Incremento de población judía	Total nacional
1918	56.000	32.000	
1922	88.000	357.000	750.000
1939	445.000		1'500.000

Nota. La tabla es de propia autoría, basada en la información tomada de (ONU, 1980, pág. 10).

En ese sentido, la relación entre la población árabe y la incipiente población judía (Figura 25) comenzó a ser vista como un proceso de colonización de Palestina por el movimiento sionista y sus aliados de Occidente, lo que ocasionó protestas en los años 1920, 1921, 1928 y 1939, especialmente esta que había empezado en 1936, había durado tres (3) años, en la que la Gran Bretaña actuó con medidas muy fuertes para sofocar la rebelión.

Figura 25

El incremento de la población hebrea en Palestina (1919-1939)



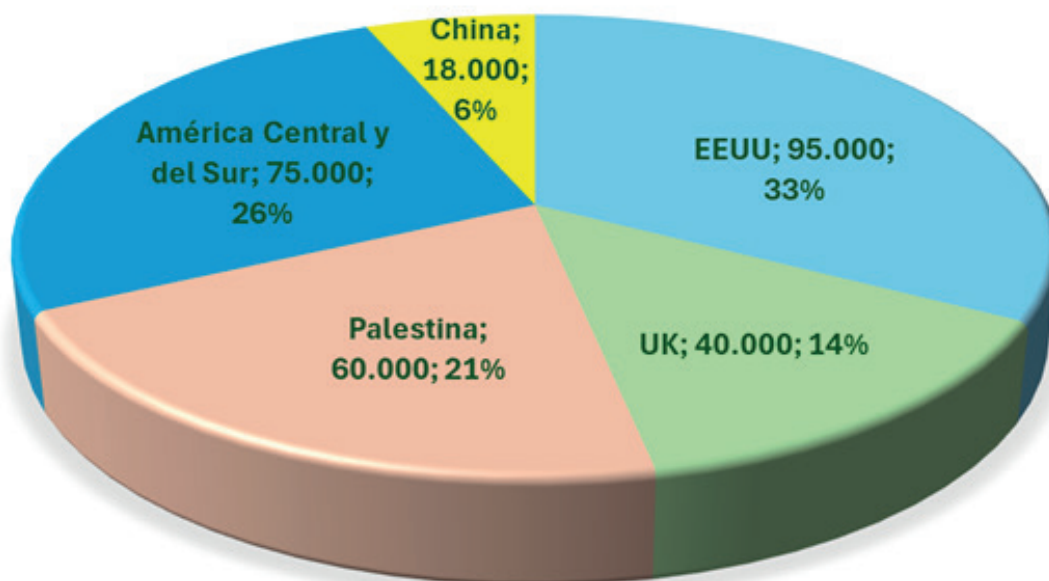
Nota. Tabla de propia autoría sobre la base de la información contenida en (ONU, 1980)

En dos décadas de articulación del acuerdo Sykes-Picot la población judía se incrementó considerablemente en la Palestina. Es evidente que más de una elemento conminó a dicho crecimiento, como efectivamente así fue, el nazismo era una realidad con la que Alemania vivía desde hace unos años, primero como una latencia que poco a poco iba convenciendo al pueblo alemán, corroyendo su sentido de humanidad, ante un criminal discurso embaucador que incidió en la salida de judíos de Alemania, huyendo de allí poco después de que Adolf Hitler llegó al poder en Alemania en 1933, aunque su migración fue progresiva hasta cuando se les prohibió salir del país. Aproximadamente uno 399.000 judíos habían migrado desde Alemania (282.000) y desde Austria (117.000), distribuyéndose en el mundo conforme las aproximaciones que lograron documentarse, detallados en la Figura 26.

En septiembre de 1939, aproximadamente 282.000 judíos se habían ido de Alemania y 117.000 de la anexada Austria. De todos ellos, unos 95.000 emigraron a los Estados Unidos, 60.000 a Palestina, 40.000 a Gran Bretaña y unos 75.000 a América Central y del Sur, especialmente a Argentina, Brasil, Chile y Bolivia. Más de 18.000 judíos del Reich alemán también pudieron encontrar refugio en Shanghai, en la China bajo ocupación japonesa. (La Enciclopedia del Holocausto, 2024)

Figura 26

Migración de judíos a otros países en sep-1939



Nota. Palestina recibió a 60.000 refugiados judíos que migraron por la brutal represión nazi en Alemania y Austria. El gráfico es de propia autoría sobre la información obtenida en (La Enciclopedia del Holocausto, 2024)

La Comisión Real Británica de 1937

El gobierno británico creó en 1936 una Comisión Real Británica para investigar las razones por las cuales se habían producido los disturbios entre árabes y judíos; el grupo estuvo a cargo de Lord Robert Peel; el informe de la investigación fue presentado en julio de 1937; admitiendo que el mandato era imposible de cumplir y haciendo una propuesta (Figura 27):

El informe admitía que el mandato era inviable porque los objetivos judíos y árabes en Palestina eran incompatibles, y proponía que Palestina se dividiera en tres zonas: un Estado árabe, un Estado judío y un territorio neutral que contuviera los lugares santos. (The Editors of Encyclopaedia, 2024)

Figura 27

Propuesta de la comisión Peel para la repartición del territorio palestino



Nota. La propuesta no fue aceptada, de ninguna manera por las Partes. Figura tomada de Partition plan proposed by the Peel Commission; por *Encyclopædia Britannica, Inc.*, 2024. (<https://www.britannica.com/event/Peel-Commission>)

Por supuesto que la propuesta fue ingenua e inviable, sobre todo porque el nivel de decepción de los palestinos había alcanzado un nivel en el que la línea de no retorno había sido trazada sin un ápice de intención de vuelta atrás y, por el lado judío, la exigencia a Occidente recababa un claro cumplimiento de lo acordado y prometido. Pero, la cuestión iba más allá de la simple anuencia

de las partes, era un tema relacionado con la necesidad de definir un espacio, un hito a partir del cual la libre determinación de los pueblos era una realidad, porque eso se traduciría a la libertad de acción que necesitan los pueblos, sin interferencia de ninguna potencia extranjera, por lo menos sin que tuviera la voluntad de aceptarla, porque, en realidad, el pueblo Palestino quería esa libertad, no depender más de ningún control o sistema de gobernanza, habían tenido suficiente con que Gran Bretaña haya influido sobre sus destinos durante tantos años y en ese momento sentían la presión de un hegemón que era uno de los ganadores de la primera guerra mundial y que, como iban las cosas, se preparaban para otra.

La exacerbación de la situación alcanzó su punto más complejo cuando la idea de la implantación del “hogar nacional” para el pueblo hebreo, además de ser una imposición, no consensuada con los “dueños de la casa”, revolvía el tema político y complicaba la aceptación de que eso podría ocurrir, es más, como parte de la naturaleza humana, los palestinos, árabes musulmanes, habían llegado al punto máximo del hartazgo, en el que los sentimientos más extremos como el odio comenzaron a sustituir a la razón y a la voluntad de llegar a un acuerdo; más aún cuando estaban llegando migrantes judíos, huyendo de las atrocidades del régimen nazi. Es evidente que, como pueblos semitas, la comprensión de las costumbres y la cultura eran un eje sobre el cual podrían moverse las conversaciones, pero también era evidente de que sin una garantía de una libre determinación del pueblo palestino, con su respectiva anuencia, sobre una base en la que, como dueños de casa podrían admitir al pueblo hebreo como sus vecinos, pero siempre bajo la consideración, no negociable, de quién era el dueño de esos territorios, porque, en medio de las transformaciones que se estaban dando, era lógico la definición de un Estado Palestino.

La Declaración Balfour representaba a esta altura del problema en un insulto a la racionalidad de la evolución natural de los pueblos y a los legítimos intereses nacionales que constituían en constructo del Estado Palestino y, más aún, el tema era vital y no negociable que, sin ningún miramiento, la negación de aquello era un evidente casus belli. En consecuencia, la creación de un Estado Judío era inadmisibile, por lo tanto, el sentido común iba por el lado de no cooperar con su conformación, es que es algo que no tiene un mínimo de reflexión frente al legítimo sentido nacionalista palestino, porque era evidente que con la cantidad de judíos que ya habían llegado e instalado en Palestina, con la rápida conformación de sistemas de gobernanza y organización, era más que evidente que el Estado Judío se estaba creando y, lo peor de todo,

es que estaba creándose en medio de otro Estado, por lo tanto, no había nada más que hacer, o Israel, en la corriente sionista más conservadora cedía a sus pretensiones o a Palestina no le quedaba otra opción que pelear por sus territorios.

La Comisión Peel llegó a la conclusión de que la situación en Palestina había llegado a un estancamiento en el que se había vuelto irreconciliable la “doble obligación” en Palestina. El Gobierno británico no podía acceder a la reclamación árabe de independencia nacional y al mismo tiempo, garantizar el establecimiento del hogar nacional judío en Palestina. Por tanto, la Comisión recomendó la partición de Palestina en dos Estados independientes. Un Estado sería árabe palestino y el otro judío con Jerusalén, que sería un enclave bajo mandato de la Sociedad de las Naciones. (ONU, 1980)

El sionismo

El sionismo es una ideología y un movimiento político que surgió a finales del siglo XIX con el objetivo de establecer un Estado para el pueblo judío en la región histórica de Palestina, conocida en la cultura judía como Eretz Israel. Este movimiento fue fundado por Theodor Herzl³⁹, un periodista y activista político austrohúngaro, en respuesta a la creciente ola de antisemitismo en Europa. El sionismo se originó en un contexto de nacionalismos emergentes en Europa y de persecuciones antisemitas, como el caso Dreyfus en Francia. Herzl (Acebes, 2023), al observar la discriminación y los pogromos (ataques violentos contra comunidades judías) en Europa, llegó a la conclusión de que la única solución viable para los judíos era tener un Estado propio donde pudieran vivir en seguridad y libertad; es decir, un judío que crea la primera línea geopolítica de su pueblo, en aras de su supervivencia, desarrollo y supremacía.

El objetivo principal del sionismo era fomentar la emigración judía a Palestina y establecer allí un Estado judío. Este objetivo se alcanzó en 1948 con la creación del Estado de Israel. Desde entonces, el sionismo ha continuado enfocándose en la defensa y el apoyo al mantenimiento de Israel como un Estado seguro y próspero para los judíos de todo el mundo. De por medio persiste de forma irrevocable y con efectos absolutos de que la causa merece la propia vida, que es lo que hace que el pueblo judío siempre esté alerta y listo para

39

El fue quien convocó, en 1897, al Primer Congreso Sionista en la ciudad de Basilea, Suiza (Cordero, 2023).

el combate, porque sabe y entiende que la realidad de la existencia de Israel depende de lo que cada uno deba hacer en los momentos críticos, porque nace del hecho de que su posicionamiento en su hogar ha sido postergado desde hace 2000 años

Esta ideología defendía que el pueblo hebreo tenía el derecho de poseer también un Estado propio y que este debería de estar en lo que consideraban que eran los territorios originales del pueblo judío, de donde habían sido expulsados casi dos mil años atrás por el Imperio Romano, un territorio que comprendía las fronteras aproximadas entre el río Jordán y el mar Mediterráneo. (Cordero, 2023)

El sionismo ha tenido un impacto profundo en la historia moderna, no solo en la creación de Israel, sino también en las relaciones internacionales y en el conflicto árabe-israelí. La creación de Israel y la subsecuente guerra de independencia en 1948 llevaron al desplazamiento de cientos de miles de palestinos, un tema que sigue siendo una fuente de tensión y conflicto en la región. El sionismo, en todo momento ha sido uno de los elementos clave en lo que ocurrió entre 1916 y 1948, desde el inicio del acuerdo Sykes-Picot (16 de mayo de 1916) hasta la declaración de independencia del Estado de Israel (14 de mayo de 1948), este evento marcó el fin del Mandato Británico de Palestina y el establecimiento de un Estado soberano para el pueblo judío, lo que constituyó el último acto de una maniobra geopolítica compleja, pero efectiva, concebida, planificada y ejecutada por el sionismo a través de los hilos de la política internacional y de los intereses, que en algunos casos fueron nacionales y en algún rincón de la oscuridad del tiempo, también habrá sido con la identificación de intereses no nacionales y más cercanos a los personales o de grupo; consecuentemente, la influencia de todas esas gestiones han estado presentes antes y después de las fechas indicadas.

El sionismo aparece como un actor gravitante para entender las herramientas, tanto como el semitismo para entender el contexto cultural; no obstante, del sionismo se extrae la esencia fundamental de la creación del Estado de Israel y, junto con eso, las consecuencias de haberlo logrado, porque, como en toda acción, hay una reacción; en toda estrategia, unos ganan y otros pierden; en estricto censo los perdedores hoy establecen alianzas con fuerzas oscuras del ordenamiento universal, aprovechando las grandes brechas que dejó el proceso y la identificación de un enemigo más reciente, pero poderoso y letal como Irán, que maneja los entretelones del terrorismo y del espíritu de lo que

quedó inacabado y, hasta cierto punto, injusto proceso de desterritorialización del Estado palestino, que finalmente se reflejan en Hamas, Hezbollah, Hutíes, etc. Para que, en aras de devolver a Palestina lo que asume como legítimo, desestabiliza la región en aras de obtener poder y diseminar por el mundo la visión musulmana y sembrar el islam como piedra fundamental del pensamiento global.

El semitismo

El semitismo se refiere a las características culturales, lingüísticas y étnicas de los pueblos semitas, que hablan lenguas semíticas como el árabe, el hebreo y el arameo. El término “semita” proviene de Sem, uno de los hijos de Noé según la tradición bíblica. Estos pueblos tienen una herencia cultural y lingüística común que se originó en el Medio Oriente (Meléndez, 2024). Cabe una nota de curiosidad histórica, las tres religiones monoteístas más importantes del mundo, a decir: el cristianismo, el judaísmo y el islamismo tienen sus orígenes en los pueblos semitas. La importancia de estos pueblos es que han sido parte de los procesos de desarrollo y evolución más significativos, muchos de ellos fundamentados en el mar, como una herencia que les viene de los fenicios, griegos y latinos. En esas reflexiones, compilamos los aspectos más importantes los factores de importancia histórica detallados en la Tabla 8, en la cual podemos ver las interrelaciones que existen a través de las lenguas semitas, con los otros países de Medio Oriente.

Tabla 8
Factores de importancia histórica de los pueblos semitas

#	Factor de importancia	Detalle
1.	Religión	Los pueblos semitas son los fundadores de tres de las principales religiones monoteístas del mundo: el judaísmo, el cristianismo y el islam. Cada una de estas religiones ha tenido un impacto profundo en la espiritualidad, la ética y la filosofía de millones de personas a lo largo de la historia.
2.	Lenguaje	Las lenguas semíticas, incluyendo el hebreo, el árabe y el arameo, han sido vehículos importantes para la transmisión de textos religiosos, literatura y conocimiento.
3.	Cultura	Las culturas semitas han contribuido significativamente al arte, la literatura, la música y la ciencia. La riqueza cultural de estos

		pueblos ha influido en la civilización global de manera profunda y duradera.
4.	Historia	Los pueblos semitas han estado en el corazón de muchas civilizaciones antiguas e importantes, incluyendo Mesopotamia, Fenicia y el antiguo Israel; desempeñando roles cruciales en el desarrollo de la civilización y propiciando procesos evolutivos complejos y extraordinarios.

Nota. Tabla de propia autoría desarrollada sobre la base de (Meléndez, 2024); (Testen, 2024)

Así mismo, la filología define a los pueblos semíticos, clasificando sus lenguajes, definiendo tres clasificaciones fundamentales: 1) Semítico oriental; 2) Semítico noroeste; y, 3) Semítico sur, conforme podemos apreciar en la Tabla 9 y su distribución geográfica en la Figura 21.

Tabla 9
Los lenguajes semíticos

#	Clasificación	Lenguas Semíticas
1.	Oriental	Se usaba en la antigua Babilonia y Asiria e incluye la lengua acadia.
2.	Noroeste	Hebreo, arameo, cananeo, sirio, fenicio, samaritano, palmireno, nabateo, eblaíta y ugarítico.
3.	Sur	Árabe, sabeo, mineo y etíope

Nota. La tabla es de propia autoría con información basada en (Got Questions, 2024).

Figura 28

Los pueblos semitas



Nota. La clasificación de los pueblos semitas consta en el mapa, nótese que ni Irán no es un pueblo semita, es musulmán de la línea chiíta. La figura fue tomada de Mapa con la distribución de las lenguas semitas iniciales, por Rowanwindwhistler, 2015, (https://es.wikipedia.org/wiki/Pueblos_semitas#/media/Archivo:Semitic_languages-es.svg). CC BY-SA 4.0

El antisemitismo

El antisemitismo es una forma de discriminación y prejuicio contra los judíos. Este término abarca una amplia gama de actitudes y acciones hostiles hacia los judíos, que pueden incluir desde estereotipos negativos y discursos de odio hasta actos de violencia y genocidio. El antisemitismo ha existido durante siglos y ha tomado diversas formas en diferentes épocas y lugares. Un ejemplo trágico de antisemitismo es el Holocausto, durante el cual millones de judíos fueron perseguidos y asesinados por el régimen nazi en la Segunda Guerra Mundial. El antisemitismo sigue siendo un problema en muchas par-

tes del mundo hoy en día, y es importante combatirlo a través de la educación, la legislación y la promoción de la tolerancia y el respeto (U.S The Department of State, 2024).

La cuestión musulmana

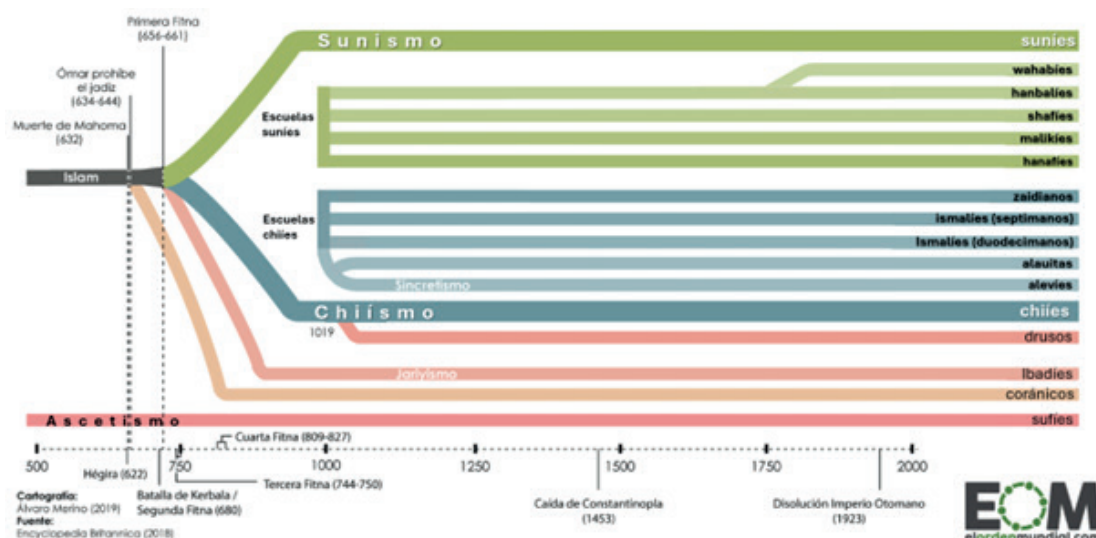
Los asuntos relacionados con la segunda religión más influyente del planeta, nos lleva a entender mejor sus perspectivas dentro de la problemática que existe en Palestina, sobre todo porque hay la claridad de que se trata una confrontación con todos los matices ya evidenciados entre los árabes musulmanes y los judíos, que aunque semitas en concepto cultural, teniendo los elementos primigenios con relación a su origen, especialmente el religioso, compartiendo dos de las tres religiones monoteístas: el islamismo y el judaísmo, nos lleva a pensar de que esas diferencias no podrían ser tan complejas como lo son; sin embargo, en la visión integral del problema, el propio Islam tiene sus diferencias y de hecho, esas diferencias han separado a los árabes, persas, musulmanes y sus sectas, al punto de que Irán, persa musulmán chiíta, propugna reparos con los árabes musulmanes sunitas de la península Arábiga.

Aparentemente son pequeñas diferencias, sin embargo, históricamente tienen convergencias y divergencias que en más de una ocasión han confluído en guerras santas (fitnas) que han distanciado a las facciones y más aún cuando se han ido conformando los Estados modernos, aquellas cuestiones han quedado sujetas más a un interés económico, individuales o de bloque, que en una cuestión de unificación, lo cual, más de 1392 años desde que se iniciaron las diferencias, con la muerte del profeta Mahoma, es irreconciliable la posición de cada una de estas facciones. En la Figura 29 podemos ver las diferentes ramas en las que se dividió el islam a partir de 632. Una de las confrontaciones más explícitas de los chiítas y los sunitas podemos encontrar en la rivalidad entre Irán y Arabia Saudita, que es aliado comercial de Israel.

La rivalidad entre ambas ramas musulmanas ha estado presente en infinitas pugnas por el poder en los países árabes, como en el Irak suní de Sadam Huseín — con la mayoría del país siendo chií —; la Siria dominada por la familia alauí Al Asad, una rama lejana del chiísmo; o la tensión regional entre Irán, bastión del chiísmo, y la Arabia Saudí del sunismo fundamentalista. (Merino, 2020)

Figura 29

La evolución del islamismo



Nota. La evolución del islamismo se ha producido con el predominio de dos visiones: el sunismo y el chiísmo. Los sufíes practican el misticismo del Islam y propugnan el constante acercamiento a Dios. La figura fue tomada de Las distintas corrientes del islam, por A. Merino, 2020, (<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/corrientes-del-islam/>). 2012 - 2024, El Orden Mundial en el Siglo XXI. Creative Commons BY-NC-ND · Privacidad.

El islam es una de las grandes religiones monoteístas del mundo con, aproximadamente, 1.900 millones de seguidores⁴⁰ (24% de la población global), conocidos como musulmanes (Concepto, 2024). Se originó en el siglo VII en la Península Arábiga, cuando el profeta Mahoma recibió revelaciones de Dios a través del arcángel Gabriel. El islam enseña la unidad de Dios (Allah en árabe) y considera a Mahoma como el último de una serie de profetas que incluye a Abraham, Moisés y Jesús (Mahdi & Rahman, 2024). A partir de su muerte, la organización islámica impuso los califatos como sistema de administración (Arellano, 2024). Todas las acciones de los musulmanes están compiladas en el Corán, que es el libro sagrado del islam (Arellano, 2024), además de la observancia de la Sunna, que son las prácticas y dichos del Profeta. Los principios musulmanes están detallados en la Tabla 10.

⁴⁰ Se prevé que el islamismo, según un informe del Pew Research Center, para el año 2050, tendrá, aproximadamente, el mismo número de feligreses que el cristianismo (National Geographic, 2018). Esto se debe en parte a las altas tasas de fertilidad en las comunidades musulmanas y a la juventud de su población.

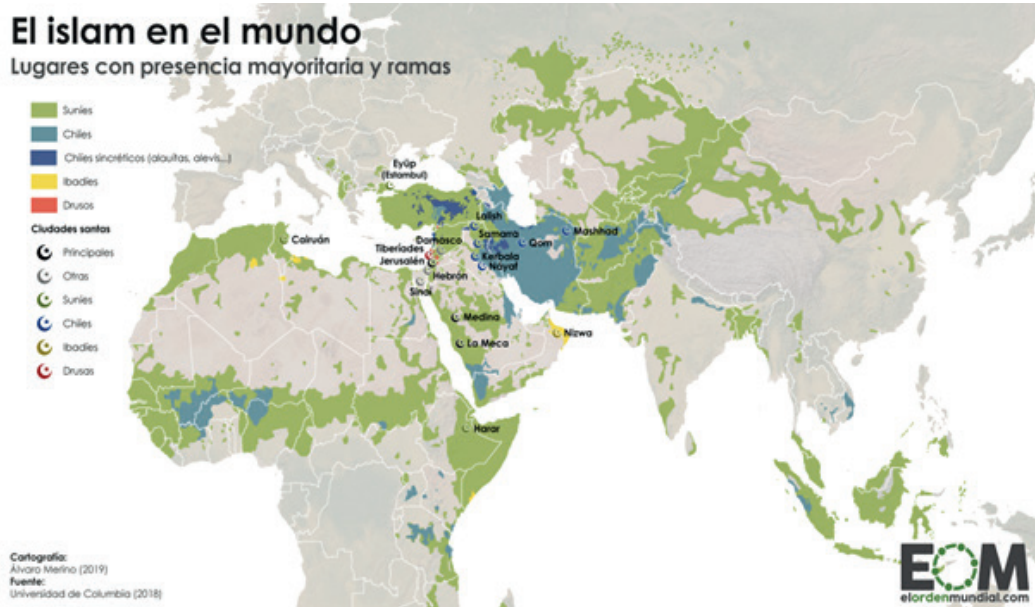
Tabla 10
Los principios del islam

#	Principio	Significado
1.	Shahada	La declaración de fe en la unicidad de Dios y la profecía de Mahoma.
2.	Salat	La oración ritual que debe realizarse cinco veces al día.
3.	Zakat	La caridad obligatoria para los musulmanes.
4.	Sawm	El ayuno durante el mes de Ramadán.
5.	Hajj	La peregrinación a La Meca que se debe realizar al menos una vez en la vida de un musulmán, si tiene la capacidad económica y física para hacerlo.

Nota. Estos principios fueron tomados de Islam (Religión), F. Arellano, sin fecha, (<https://www.significados.com/islam/?formCode=MG0AV3>). © 2013 - 2024 7Graus - Todos los derechos reservados.

El islam, como se ha podido visualizar en la Figura 30, a partir de la muerte del Profeta Mahoma, se dividió en varias ramas, de las cuales, las dos principales son el sunnismo y el chiismo (Merino, 2020). A lo largo de la historia, el islam ha influido en diversas culturas y ha expandido su presencia en diferentes continentes, desde África hasta Asia y Europa.

Figura 30
La distribución del islam en Medio Oriente, África y Europa



Nota. Las dos principales ramas del islam se aprecian con claridad con los colores verde, para representar a los suníes y el color cian oscuro para representar

a los chiís. La figura fue tomada en El islam en el mundo, por A. Merino, 2020, (<https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/islam-en-el-mundo/>).

La relación entre los musulmanes chiís y sunitas

Es común escuchar que entre estas dos ramas del islamismo existen grandes diferencias que ocasionalmente generan conflictos. No se puede generalizar que un grupo sea más radical que el otro; pues, tanto los chiitas como los sunitas tienen facciones moderadas y extremistas, de hecho, la radicalización depende más del contexto político, social y económico que de la rama del islam a la que pertenezcan. Por ejemplo, grupos como Hezbolá (chiita) y Al-Qaeda (sunita) han adoptado posturas extremistas, pero eso no representa a todos los chiitas o sunitas.

Es cierto que algunos grupos chiitas, como Hezbolá y los hutíes, han estado involucrados en actividades violentas y actos de terrorismo. Sin embargo, es importante recordar que no todos los chiitas apoyan o participan en estas acciones. La mayoría de los musulmanes, tanto chiitas como sunitas, son personas pacíficas que buscan vivir sus vidas en armonía. El radicalismo y el terrorismo son problemas complejos que pueden surgir en cualquier grupo religioso o étnico, y a menudo están impulsados por factores políticos, económicos y sociales. Es crucial abordar estos problemas con una comprensión matizada y evitar generalizaciones que puedan perpetuar estereotipos y prejuicios que, en la mayoría de los casos, son injustas para la gran mayoría de la población musulmana.

Consecuentemente, no es correcto generalizar que los chiitas son más radicales que los sunitas; ambos grupos tienen una amplia gama de creencias y prácticas, y dentro de cada uno hay facciones más moderadas y extremistas, la percepción de radicalismo a menudo depende del contexto político y social en el que operan. En ese sentido, sí es importante identificar las diferencias (Tabla 11) como factores culturales que, en determinadas circunstancias pueden ayudar a diferenciarlos y, también, en el mejor de los casos comprender las interrelaciones que se tejen alrededor de sus acciones.

Tabla 11
Diferencias generales entre musulmanes, chiís y sunitas

#	Diferencias	Argumentos
1.	Origen de sus nombres	Sunitas: "Ahl al-Sunnah", o la gente de la tradición. Chiís: "Shi'atu Ali", que significa partidarios de Ali.
2.	Teología y liderazgo	Los chiitas creen en la sucesión de liderazgo a través de la familia del profeta Mahoma, específicamente a través de su primo y yerno, Ali. Los sunitas, por otro lado, creen en la elección de líderes a través de la comunidad musulmana (Dalma, 2024).
3.	Prácticas religiosas	Hay diferencias en algunas prácticas religiosas y rituales, aunque ambas ramas comparten los pilares fundamentales del islam (Fernández, 2024).
4.	Contexto político	En algunos contextos, ciertos grupos chiitas han adoptado posturas más militantes debido a la persecución histórica y la marginalización. Por ejemplo, en países donde los chiitas son una minoría, como en Arabia Saudita, pueden sentirse obligados a adoptar posturas más radicales para defender sus derechos. Del mismo modo, algunos grupos sunitas también han adoptado posturas extremistas en respuesta a diferentes circunstancias (Pont, 2019).
5.	Ejemplos de radicalismo	Hezbollah: Un grupo militante chiita en el Líbano que ha adoptado una postura militante en su lucha contra Israel (Pont, 2019). Hezbollah, cuyo nombre significa "Partido de Dios", combina actividades políticas, sociales y militares, fue fundada en 1982 durante la guerra civil libanesa, con el apoyo de Irán, y ha crecido hasta convertirse en una fuerza significativa en la política y la sociedad libanesa (BBC News Mundo, 2024) (Cadenas, 2023). Hezbollah se formó con el objetivo de resistir la ocupación israelí del sur del Líbano y promover una agenda islámica chiita. Su ideología está fuertemente influenciada por el islamismo chiita y el antiimperialismo. Desde su fundación, Hezbollah ha llevado a cabo numerosos ataques contra objetivos israelíes y ha participado en varios conflictos en la región (BBC News Mundo, 2024). Además de su brazo militar, Hezbollah tiene una presencia significativa en la política libanesa. Participa en elecciones y tiene representantes en el parlamento libanés. También proporciona servicios sociales, como atención médica y educación, a las comunidades chiitas en el Líbano, lo que ha aumentado su popularidad y apoyo entre la población (Cadenas, 2023). Al-Qaeda: Un grupo militante sunita que ha llevado a cabo ataques terroristas en todo el mundo (Sánchez, 2024). Al-Qaeda se formó a partir de la red de

	combatientes que participaron en la guerra afgano-soviética en la década de 1980. Su objetivo principal es expulsar la influencia occidental de los países musulmanes y reemplazar sus gobiernos con regímenes islámicos fundamentalistas sunita. Al-Qaeda es una organización terrorista internacional fundada por Osama bin Laden a finales de la década de 1980. Su nombre significa "la base" en árabe. Al-Qaeda busca expulsar la influencia occidental de los países musulmanes y reemplazar sus gobiernos con regímenes islámicos fundamentalistas (Bajoria & Bruno, 2012). Al-Qaeda ha influido en numerosos grupos terroristas y ha establecido alianzas con organizaciones como los talibanes en Afganistán y Pakistán. Su ideología ha inspirado a otros grupos extremistas, como ISIS, aunque las dos organizaciones han tenido conflictos y diferencias estratégicas. Al-Qaeda ha llevado a cabo numerosos ataques terroristas en todo el mundo, siendo el más conocido el ataque del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos. Estado islámico (EI, ISIS o Daesh): El Estado Islámico, extremista sunita, también conocido como ISIS o Daesh, tiene sus raíces en el grupo terrorista Al Qaeda en Irak, fundado por Abu Musab al-Zarqawi en 1999; no obstante, evidenció sus acciones a raíz de la invasión de Estados Unidos a Irak en 2003. Es importante destacar que ISIS nace con el objetivo de purificar el islamismo, de ahí sus prácticas cruentas y perversas. El EI, como tal, se consolidó y ganó notoriedad en 2014, cuando su líder, Abu Bakr al-Baghdadi, declaró la creación de un califato en los territorios que controlaban en Irak y Siria (Expansión - España, 2015) (BBC Mundo, 2014). Hamás: Hamás es un grupo islamista sunita. Fue fundado en 1987 durante la Primera Intifada palestina y ha estado en conflicto con Israel desde entonces. Aunque es un grupo sunita, Hamás ha recibido apoyo de Irán, un país predominantemente chiita, debido a su oposición común a Israel (Montejo, 2023) (BBC News Mundo, 2023). Desde 2007, Hamás ha controlado la Franja de Gaza, después de ganar las elecciones legislativas palestinas en 2006 y posteriormente tomar el control de Gaza en un conflicto con la Autoridad Nacional Palestina (BBC News Mundo, 2023). Los objetivos principales de Hamás incluyen la liberación de Palestina y la destrucción del Estado de Israel, con la intención de establecer un estado islámico en su lugar (Expansión, 2023). Huties: Los huties, también conocidos como Ansar Allah (Partidarios de Dios), son un grupo rebelde chiita en Yemen. Se formaron en la década de 1990 y están compuestos principalmente por miembros de la minoría zaidí, una rama del chiismo que es teológicamente cercana al sunismo (CORREO,
--	---

		2024) (National Geographic, 2024). Los zaidíes representan alrededor de un tercio de la población de Yemen y están concentrados principalmente en el norte del país (CORREO, 2024). Los huties han estado involucrados en el conflicto civil en Yemen desde 2015, luchando contra el gobierno y la coalición liderada por Arabia Saudita. Han llevado a cabo ataques contra buques mercantes en el Mar Rojo y han lanzado misiles y drones contra objetivos en Israel y Arabia Saudita (infobae, 2024) (Schaer, El papel de los huties de Yemen en el conflicto con Israel, 2024).
6.	Origen del Liderazgo	Sunitas: El califa debe ser elegido entre los compañeros de Mahoma. Chiítas: El liderazgo pertenece a la familia directa de Mahoma (Ali y sus descendientes).
7.	Fuentes de Autoridad	Sunitas: Corán y hadices. Chiítas: Corán, hadices y dichos de los Imames.
8.	Pilares de la Fe	Sunitas: Cinco Pilares del Islam. Chiítas: Cinco Pilares del Islam más fundamentos adicionales como la Justicia de Dios.
9.	Prácticas Especiales	Sunitas: Observancia general de la Sunnah. Chiítas: Conmemoración del martirio de Hussein y otros rituales relacionados con los Imames.

Nota. La tabla es de propia autoría. Los argumentos que constan en los numerales 1, 6, 7, 8 y 9 son textuales y se los tomaron de Sunitas vs Chiítas, Claves Para Entender Sus Diferencias, por D. Dalma, sin fecha. (<https://www.ladiferencia.net/diferencias-entre-sunitas-y-chiitas/?formCode=MG0AV3>).

Confrontaciones entre sunitas y chiítas

Las mayores confrontaciones entre musulmanes chiítas y sunitas en el siglo XXI han sido impulsadas por una combinación de factores religiosos, políticos y geopolíticos. Aquí te detallo algunas de las más significativas:

Tabla 12
Confrontaciones entre Sunitas y Chiítas

#	Confrontación	Detalle
1.	Guerra de Irak (2003-2011):	La invasión de Irak por parte de Estados Unidos en 2003 exacerbó las tensiones entre chiitas y sunitas. La caída de Saddam Hussein, un sunita, llevó a un aumento del poder chiita en el país, lo que provocó una violenta insurgencia sunita y un conflicto sectario prolongado (Chaya, 2016). La lucha contra el Estado Islámico (ISIS), un grupo extremista sunita, ha exacerbado estas tensiones. Las milicias chiitas, apoyadas por Irán, han jugado un papel crucial en la lucha contra ISIS, pero también han sido acusadas de abusos contra la población sunita (COPE, 2024).
2.	Guerra Civil Siria (2011-presente)	Este conflicto ha tenido una fuerte dimensión sectaria, con el régimen de Bashar al-Assad, que pertenece a la secta alauita (una rama del chiismo), enfrentándose a una oposición mayoritariamente sunita. Irán, un país chiita, ha apoyado al régimen de Assad, mientras que varios países sunitas han apoyado a los rebeldes (Nueva Sociedad, 2015).
3.	Conflicto en Yemen (2015-presente)	La guerra en Yemen también tiene una dimensión sectaria significativa. Los hutíes, un grupo rebelde chiita, han estado luchando contra el gobierno y las fuerzas de la coalición liderada por Arabia Saudita, un país sunita. Este conflicto ha llevado a una crisis humanitaria devastadora (Chaya, 2016).
4.	Conflicto en el Líbano	Hezbollah, un grupo militante chiita respaldado por Irán, ha tenido enfrentamientos con grupos sunitas en el Líbano y ha jugado un papel importante en la política y los conflictos de la región (Hernández, s.f.). La influencia de Hezbollah en el Líbano ha sido una fuente constante de tensión

Nota. La tabla es de propia autoría, basada con la información que está citada y otras fuentes de diferente índole.

Estos conflictos son complejos y están influenciados por una mezcla de rivalidades históricas, luchas por el poder y la influencia de actores externos.

El Eje de la Resistencia

Entendiendo todo lo que ha ocurrido en la región Palestina, sus transformaciones anteriores y recientes, llegamos a un punto en el que la suma de errores y aciertos, indiferentemente si aquellos favorecen a uno y desfavorecen a

otros, entendiendo siempre que todo lo que ocurre es parte de la evolución humana, que con todo lo que esta genera, va dejando huella en el desarrollo y avance del hombre. Los mecanismos que estas evoluciones han utilizado para las transformaciones, indiferentes si han sido herramientas cruentas, perversas, crueles, despiadadas, son temas que deben ajustarse a una objetividad que nos permita ver cómo es que hoy, en este tiempo que nos toca vivir, debemos confrontar los problemas, más aún cuando sus afectaciones, aunque lejanas algunas de ellas nos pueden afectar, primero que nada a nuestra supervivencia, luego a nuestro desarrollo y luego a cualquier proceso de evolución superior, cuando tengamos las capacidades de influir en nuestro entorno.

Esta breve introducción es sustancial, porque nos guía a entender que lo bueno y lo malo, además de ser relativo, está supeditado a un conjunto de elementos que simplemente están diseñados para cumplir un propósito que satisface el pensamiento de un grupo o grupos, como es el caso de Irán y sus aliados; para ellos es legítimo lo que quieren alcanzar, pero, no es fácil entender qué es lo que quieren ellos, entonces emerge una figura pocas veces señalada: “El Eje de la Resistencia”, que es una alianza política y militar, que debe cumplir con unos objetivos y que en el presente caso está liderado por Irán y que intenta oponerse a Israel, a Estados Unidos y a Arabia Saudita (BBC News Mundo, 2024). La alianza se fortaleció en respuesta a la denominación de “eje del mal” por parte de Estados Unidos en 2002, que incluía a Irán e Irak; desde entonces, Irán ha trabajado para consolidar esta alianza y expandir su influencia en la región. Esta alianza (Tabla 9) incluye a varios grupos y milicias chiitas en la región, y su objetivo principal es contrarrestar la influencia de estos países en Oriente Medio (Tabla 13).

Tabla 13

Miembros del Eje de la Resistencia

#	Miembro	Característica
1.	Irán	Es el líder y principal financiador de la alianza
2.	Hezbollah	Un grupo militante chiita en el Líbano que recibe apoyo financiero y militar de Irán.
3.	Hamás	Un grupo islamista palestino que controla la Franja de Gaza y también recibe apoyo de Irán.
4.	Huties	Un grupo rebelde chiita en Yemen que ha estado en conflicto con el gobierno y la coalición liderada por Arabia Saudita.

5.	Milicias chiitas en Irak	Como las Unidades de Movilización Popular (Hashd al-Shaabi), que reciben apoyo de Irán.
6.	Siria	El régimen de Bashar al-Assad, respaldado por Irán, es parte de esta alianza.

Nota. Tabla de propia autoría, elaborada sobre la base de (Moya, El Eje de la Resistencia: cómo Irán financia y exporta su modelo en Medio Oriente, 2024).

Objetivo del Eje de la Resistencia

Los objetivos del Eje de la Resistencia (Tabla 14) se estructuran en torno a dos pilares principales: objetivos regionales compartidos y apoyos compartidos; con esa visión, facilita las operaciones que sean necesarias realizar para alcanzar dichos objetivos. Esta estructura permite a los miembros del Eje coordinar sus esfuerzos y maximizar su impacto en la región.

- 1. **Objetivos Regionales Compartidos:** Estos incluyen contrarrestar la influencia de Estados Unidos e Israel en la región, promover el islamismo chiita y reducir la influencia de Arabia Saudita y otros rivales sunitas (Paiva, 2024).
- 2. **Apoyos Compartidos:** El Eje de la Resistencia cuenta con el apoyo de varios grupos militantes y políticos en la región, como Hezbolá en el Líbano, los hutíes en Yemen, y milicias chiitas en Irak y Siria4 (BBC News Mundo, 2024).

Tabla 14
Objetivos del Eje de la Resistencia

#	Objetivo	Característica
1.	Oponerse a Israel	A través de grupos como Hezbolá y Hamás
2.	Resistencia a la Normalización con Israel	Se oponen vehementemente a los acuerdos de normalización entre Israel y algunos estados árabes (Acuerdos de Abraham).
3.	Protección y apoyo a aliados	Irán busca asegurar el apoyo y la protección de sus aliados en la región, como Hezbolá en el Líbano y el gobierno de Bashar al-Assad en Siria (Paiva, Qué es el Eje de la Resistencia, la red de milicias apoyada por Irán, 2024)
4.	Contrarrestar la Influencia de Estados Unidos e Israel	El Eje de la Resistencia busca reducir la presencia y la influencia de Estados Unidos e Israel en el Medio Oriente (BBC News Mundo, 2020).

5.	Contrarrestar la influencia de Arabia Saudita	Un objetivo importante es contrarrestar la influencia de Arabia Saudita y otros rivales sunitas en la región, como los Emiratos Árabes Unidos y Bahrein.
6.	Expandir la influencia de Irán en la región	Fortaleciendo su presencia en conflictos clave como en el Líbano, Yemen y Siria.
7.	Promoción del Islamismo Chiita	El Eje trabaja para promover la doctrina y las prácticas del islamismo chiita, en contraposición a la mayoría sunita en el mundo islámico.
8.	Impedir la Intervención Occidental	Buscan evitar y resistir intervenciones militares y políticas de potencias occidentales en la región.

Nota. Tabla de propia autoría, elaborada sobre la base de (Moya, 2024), además de las referencias ya indicadas en cada cuadro.

Los enemigos de Irán

Probablemente sea necesario desarrollar la siguiente tabla (Tabla 15) para poner en contexto a todos los actores que definen este teatro complejo en Oriente Medio, hasta aquí las explicaciones y la investigación nos ha llevado a entender que alrededor de Irán se mueve casi todo lo que ocurre en la Región, sin descontar que Irán tiene también sus aliados, aunque estos no se hacen tan visibles por aquello de cuidar lo políticamente correcto, más aún que, a nivel internacional, la crisis de la Región cada vez más se agrava.

Tabla 15

Los enemigos de Irán y los países que tienen tensiones con él

#	Enemigos	Característica
Principales enemigos		
1.	Arabia Saudita	La rivalidad entre Irán y Arabia Saudita es una de las más intensas y de larga data en el Medio Oriente. Esta rivalidad tiene raíces tanto políticas como religiosas, ya que Irán es mayoritariamente chií mientras que Arabia Saudita es sunita
2.	Israel	Las tensiones entre Irán e Israel han sido constantes y han aumentado en los últimos años. Irán ha apoyado a grupos terroristas como Hezbolá y Hamás.

3.	Estados Unidos	La relación entre Irán y Estados Unidos ha sido tensa desde la Revolución Islámica de 1979. Las sanciones económicas y los conflictos en la región han exacerbado esta rivalidad.
Países con tensiones menores con Irán		
1.	Bahrein	También tiene tensiones con Irán, especialmente porque Bahrein acusa a Irán de apoyar a grupos chiitas dentro de su país que buscan desestabilizar el gobierno sunita.
2.	Egipto	Aunque no es tan intensa como la rivalidad con Arabia Saudita o Israel, Egipto también ha tenido tensiones con Irán debido a sus alianzas y posturas en la región.
3.	Emiratos Árabes Unidos (EAU)	Ha tenido relaciones tensas con Irán debido a disputas territoriales sobre las islas en el Golfo Pérsico y su alianza con Arabia Saudita.
5.	Irak	Históricamente, las relaciones entre Irán e Irak han sido tensas, especialmente durante la guerra Irán-Irak de 1980-1988. Aunque las relaciones han mejorado en algunos aspectos, sigue habiendo desconfianza y rivalidades, especialmente en cuanto a influencia política y religiosa en la región.
6.	Jordania	Aunque no es parte de la Península Arábiga, Jordania ha tenido relaciones complicadas con Irán, en parte debido a las alianzas de Jordania con países como Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos.
7.	Kuwait	Aunque sus tensiones no son tan prominentes como las de otros países, ha habido disputas y preocupaciones sobre la influencia iraní en la región.
8.	Omán	Aunque generalmente ha mantenido una posición neutral, las relaciones con Irán son observadas con cautela por sus vecinos del Golfo.
9.	Qatar	Tiene una relación más compleja con Irán. Aunque han cooperado en algunos aspectos, también hay tensiones debido a la rivalidad regional.

Nota. Tabla de propia autoría, basada en el análisis de múltiples fuentes de varios tipos.

Principales relaciones estratégicas de Irán

Irán tiene relaciones estratégicas y de cooperación tanto con China como con Rusia (DW, 2021); ambos países son considerados “socios de conveniencia” para Irán, especialmente en el contexto de enfrentarse a las sanciones y a

las presiones de Occidente (Paredes, 2022). Estas relaciones son complejas y multifacéticas, pero ambas naciones, China y Rusia, juegan un papel crucial en el apoyo a Irán frente a las sanciones internacionales

Relación con China:

1. Cooperación económica: Irán y China han firmado acuerdos de cooperación económica a largo plazo, incluyendo inversiones en sectores energéticos y de infraestructura.
2. Apoyo diplomático: China ha expresado su respaldo a Irán en momentos de tensiones internacionales (ASSOCIATED PRESS, 2023).

Relación con Rusia:

1. Colaboración militar y política: Los dos países han intensificado su cooperación en áreas como defensa y política exterior (infobae, 2024).
2. Intereses compartidos: Ambos países comparten intereses en contrarrestar la influencia de Occidente en Medio Oriente y otras regiones.

Los hutíes

Los hutíes han intensificado sus ataques en el Mar Rojo como parte de su estrategia para ejercer presión sobre Arabia Saudita y sus aliados, incluyendo Israel (Nuestro Mar, 2024); los ataques han tenido un impacto significativo en el comercio global, aumentando los precios del petróleo y generando preocupación sobre la seguridad de las rutas marítimas (BBC News Mundo, 2024), además, han intensificado las tensiones en la región y han llevado a represalias por parte de Arabia Saudita y sus aliados⁸; pero es necesario analizar las motivaciones que tienen estos ataques, como los que a continuación se detallan:

1. *Control Marítimo*: Al atacar buques mercantes, los hutíes buscan controlar las rutas marítimas estratégicas y demostrar su capacidad de interrumpir el comercio internacional (Barría, 2024).
2. *Respuesta a la Intervención Extranjera*: Los hutíes ven estos ataques como una respuesta a la intervención militar y económica de Arabia Saudita y sus aliados en Yemen (Nuestro Mar, 2024).
3. *Apoyo de Irán*: Irán, que apoya a los hutíes, utiliza estos ataques para desestabilizar la región y debilitar a sus adversarios.

Incidentes hutíes recientes

1. Ataque al MV Tutor: En junio de 2024, los hutíes hundieron un buque mercante griego, el MV Tutor, utilizando misiles y una lancha teledirigida cargada de explosivos (infobae, 2024).
2. Ataque al buque de bandera panameña: El 1 de octubre de 2024, los hutíes atacaron un buque de bandera panameña, el Cordelia Moon, con un esquife no tripulado, causando una rotura en el casco (TVN, 2024)

Desde mediados de noviembre de 2023 hasta la fecha, los hutíes han lanzado más de 50 ataques contra embarcaciones en el Mar Rojo (Ganbrell, 2024). Estos ataques han incluido el secuestro de una embarcación y el hundimiento de otra. Los hutíes han utilizado estos ataques como una forma de ejercer presión económica y política en la región (PRIMICIAS, 2024).

Las alianzas de los hutíes

Los hutíes han recibido apoyo significativo de Irán, lo que les ha permitido mantener su resistencia y control en Yemen. Además, han establecido alianzas con otros grupos y países que comparten su oposición a Israel y a la influencia occidental en la región. Los hutíes han estado involucrados en el conflicto civil en Yemen desde 2015, luchando contra el gobierno y la coalición liderada por Arabia Saudita. Han llevado a cabo ataques contra buques mercantes en el Mar Rojo y han lanzado misiles y drones contra objetivos en Israel y Arabia Saudita, en todos los casos han tenido en Irán a uno de sus principales aliados y protectores (infobae, 2024) (Schaer, 2024). Entre sus aliados se encuentran, en primer lugar, Irán como su principal patrocinador y proveedor de apoyo financiero y militar, luego está Hezbolá y Hamás.

La relación de Hamás con el "Eje de Resistencia"

La creación del Estado de Israel en 1948 y las subsecuentes guerras árabe-israelíes llevaron al desplazamiento de cientos de miles de palestinos, un evento que Hamás y otros grupos palestinos consideran una catástrofe (Nakba). Este contexto histórico alimenta la animosidad y el conflicto continuo entre Hamás e Israel.

Consecuentemente, la hostilidad de Hamás hacia Israel se basa en una combinación de factores históricos, ideológicos y políticos. Hamás, cuyo nombre completo es Movimiento de Resistencia Islámica, fue fundado en 1987 durante la Primera Intifada palestina. Su carta fundacional rechaza la existencia del Estado de Israel y aboga por la creación de un Estado islámico en toda la Palestina histórica; en ese sentido, existen factores sustanciales para una posición irreconciliable y por ende permanente, que no deja espacios a rendiciones pacíficas, sino a la extinción de uno de los dos beligerantes, o Israel o Hamás; entonces, se puede entender mejor la contundencia de los ataques que está realizando Israel. Es importante ver los siguientes factores que asocian a Hamás con el Eje de la Resistencia:

1. *Ocupación y asentamientos*: Hamás se opone a la ocupación israelí de territorios palestinos y a la construcción de asentamientos en Cisjordania y Jerusalén Este.
2. *Derecho al retorno*: Hamás defiende el derecho de los refugiados palestinos a regresar a sus hogares en lo que ahora es Israel.
3. *Resistencia armada*: Hamás considera la resistencia armada como un medio legítimo para liberar Palestina y ha llevado a cabo numerosos ataques contra objetivos israelíes.

La intifada palestina

La intifada palestina se refiere a los levantamientos populares de los palestinos contra la ocupación israelí en Cisjordania y la Franja de Gaza. La palabra “intifada” proviene del árabe y significa “sacudida” o “levantamiento”. Ha habido dos intifadas principales; la primera se dio entre 1987 y 1993, la cual comenzó en 1987 y fue una serie de protestas y actos de desobediencia civil por parte de los palestinos. Este levantamiento llevó a los Acuerdos de Oslo y al establecimiento de la Autoridad Nacional Palestina (Encyclopedia Britannica, 2024). La Segunda Intifada se dio entre 2000 y 2005), la cual se la conoce como la Intifada de Al-Aqsa, comenzó en septiembre de 2000, aquella fue más violenta que la primera y resultó en un gran número de bajas tanto palestinas como israelíes (El Orden Mundial, 2022).

Los ataques hutíes a las líneas de comunicación marítima

En este punto, el concepto fundamental en estas reflexiones tienen que ver con las líneas de comunicación marítima (SLOC, por sus siglas en inglés), que son las principales rutas marítimas utilizadas para el comercio, la logística y las operaciones navales entre puertos. Estas rutas son cruciales para el transporte de bienes y recursos, y su seguridad es vital para la economía global. El Poder Marítimo, a través del Poder Naval, tiene que estar en condiciones de tener el control del mar para que esas SLOC nunca estén obstaculizadas o, en caso de guerra, impedirles si afectan a la seguridad del país.

Tomando en cuenta lo expresado en el párrafo anterior y luego del recorrido que se ha realizado, podemos decir que entendemos con mucha aproximación qué es lo que pretenden hacer los hutíes al atacar al tráfico marítimo, sobre todo de aquellos buques que representan a Israel y sus aliados. Está claro que sus acciones atienden a los objetivos que el “eje de resistencia” demanda y que, a la cabeza de todo esto está Irán, quien además financia a los otros grupos terroristas que actúan en la región como Hamás, Hezbolá y Hutíes, sin importarle que Hamás sea sunita.

Las afectaciones de los ataques hutíes en el mar Rojo

Lo que está claro es que de cualquier forma deben alcanzar esos objetivos porque ellos piensan que de por medio está la supervivencia del islamismo y de todo lo que ese mundo significa y para ello han tomado el camino de la rama chií más radical, siendo así, además de lo que se ha dicho y luego de analizar su actuar en el mar Rojo podemos entender mejor los objetivos del eje y la razón fundamental de su presencia, los cuales generan los impactos negativos detallados en la Tabla 16.

Tabla 16

Impactos negativos de las acciones de los hutíes en el Mar Rojo

#	Tipo de impacto	Detalle
1.	Impacto económico	Los ataques a barcos mercantes pueden provocar aumentos en los costos de transporte marítimo, lo que a su vez afecta los precios de los bienes a nivel global. Esto puede resultar en un aumento de la inflación y en la disrupción de cadenas de suministro.

		“Las interrupciones prolongadas en las principales rutas comerciales alterarían las cadenas de suministro mundiales, lo que provocaría retrasos en las entregas de mercancías, un aumento de los costes y una posible inflación” (ONU, 2024).
2.	Económico: Aumento de los precios del petróleo	Los ataques han llevado a un aumento en los precios del petróleo, con el crudo Brent alcanzando los USD80 por barril por primera vez este año (Barría, 2024). Esto ha generado preocupaciones sobre el impacto económico de la interrupción del comercio internacional a través del Mar Rojo y el Canal de Suez.
3.	Inestabilidad Regional	Los ataques contribuyen a una mayor inestabilidad en la región del Mar Rojo, lo que puede llevar a un aumento de las tensiones entre países vecinos y potencias extranjeras interesadas en la seguridad del tráfico marítimo e incluso en los temas oceanopolíticos y geopolíticos implícitos, ya que está claro que es una respuesta a las acciones de Israel en la Franja de Gaza
4.	Amenaza a la Seguridad Marítima	La creciente actividad de los huties en el Mar Rojo ha llevado a que las potencias navales aumenten su presencia en la región, lo que puede resultar en enfrentamientos directos, y de esta forma, señalar un aumento en la militarización de las aguas. Es tan crítica la situación en Medio Oriente que cualquier acción bélica mínima, podría desencadenar acciones bélicas más graves.
5.	Desplazamiento de Navegación	Como se pudo analizar, la destrucción o el ataque de los buques mercantes que tienen cientos de millones de dólares en mercaderías o hidrocarburos, ante el riesgo de enfrentar un ataque hutí, no toman la ruta por el mar Negro-canal de Suez, sino que se desvían por el cabo de Buena Esperanza, con el incremento de tiempo y costos, lo que repercutirá, directa o indirectamente sobre los costos de los productos, trayendo consigo inflación y otros desajustes en la economía mundial.
6.	Aumento de la inseguridad para los marineros	El Comando Central ha indicado que el comportamiento imprudente continuado de los huties respaldados por Irán amenaza la estabilidad regional y pone en peligro las vidas de los marineros en el Mar Rojo y el golfo de Adén (Wakin, 2024)
7.	Impacto Humanitario	Los ataques pueden agravar la crisis humanitaria en Yemen, ya que el bloqueo y la inseguridad afectan la capacidad de asistencia humanitaria para llegar a la población afectada por el conflicto. Siempre hay que considerar que las acciones huties para impedir el tráfico marítimo pueden también afectar a la

		capacidad de proveer ayuda humanitaria en la Región o limitar los insumos médicos y logísticos para los afectados directamente con las guerras.
8.	Ambiental: Riesgo de derrames de petróleo	Los ataques han provocado incendios en barcos que transportan grandes cantidades de crudo, lo que representa una grave amenaza ambiental debido al potencial derrame de petróleo (La República, 2024).
9.	Ambiental: Desvío de rutas marítimas	Los ataques han obligado a cientos de barcos mercantes y petroleros a desviarse alrededor del extremo sur de África, lo que aumenta la distancia de las rutas marítimas y, por ende, las emisiones de gases de efecto invernadero (Baraniuk, 2024).
10.	Ambiental: Impacto en la biodiversidad	Un derrame de petróleo en el mar Rojo puede traer efectos devastadores para su biodiversidad, afectando a las especies asociadas a los ecosistemas existentes, deteriorando los servicios ecosistémicos fundamentales.
11.	Turismo: Disminución del turismo en la región	La inseguridad y los ataques en el Mar Rojo han llevado a una disminución en el número de turistas que visitan la región, afectando negativamente a la economía local (Foro Económico Mundial, 2024).
12.	Turismo: Impacto en la industria turística local	La percepción de riesgo y la inseguridad han llevado a la cancelación de cruceros y otros viajes turísticos en el Mar Rojo, afectando a las empresas locales que dependen del turismo (Baraniuk, 2024).
13.	Turismo: Aumento de los costos de seguridad	Las empresas turísticas han tenido que aumentar sus costos de seguridad para proteger a los turistas, lo que ha llevado a un aumento en los precios de los servicios turísticos (PRIMICIAS, 2024).
14.	Seguridad a la navegación: Disminución del transporte marítimo	Los ataques huties han provocado una caída del 90% en el transporte marítimo en el Mar Rojo, afectando a al menos 65 países y obligando a 29 importantes compañías energéticas y navieras a cambiar sus rutas (Al Monitor, 2024)
15.	Seguridad a la navegación: Aumento de los costos de transporte	El desvío de barcos hacia el Cabo de Buena Esperanza representa un viaje adicional de 10 días, lo que impacta negativamente al comercio global e incrementa los costos del transporte de carga (AP News, 2024).
16.	Seguridad a la navegación: Aumento de la inseguridad	La Agencia de Inteligencia de Defensa del Pentágono ha señalado que los ataques huties han aumentado la inseguridad en el Mar Rojo, afectando a la libertad de navegación y la seguridad de los buques mercantes.

Nota. Esta tabla es de propia autoría, se la ha elaborado con las fuentes detalladas en los cuadros, además de otras fuentes de referencia variada.

Armamento principal que usan los hutíes en el mar Rojo

Los hutíes han utilizado una variedad de armamentos para atacar a los buques mercantes en el Mar Rojo, de los cuales podemos detallar los principales:

1. Misiles antibuque: Los hutíes han disparado misiles antibuque hacia las rutas de comercio marítimo en el sur del Mar Rojo desde zonas controladas por ellos en Yemen (Dialoguemos, 2023).
2. Drones de ataque unidireccionales: Los hutíes han lanzado drones de ataque unidireccionales diseñados por Irán, que han sido utilizados para atacar buques mercantes y petroleros (Agencia EFE, 2024).
3. Misiles de crucero antibuque: Los hutíes han utilizado misiles de crucero antibuque para atacar las rutas marítimas internacionales en el Mar Rojo (Agencia EFE, 2024).
4. Misiles balísticos antibuque: También han lanzado misiles balísticos antibuque desde las áreas controladas por los hutíes en Yemen hacia el sur del Mar Rojo (Agencia EFE, 2024).
5. Los hutíes han llevado a cabo actos de piratería en el Mar Rojo en varias ocasiones. Un ejemplo notable ocurrió en marzo de 2024, cuando atacaron el buque mercante True Confidence. Durante este ataque, los hutíes intentaron controlar el barco, pero al enfrentarse a la resistencia de la tripulación, lanzaron misiles que provocaron un incendio a bordo (Mueren tres marineros en el primer ataque mortal de los hutíes del Yemen en el mar Rojo, 2024) (El Debate, 2024). Estos actos de piratería han aumentado la inseguridad en la región y han tenido un impacto significativo en el comercio marítimo.

Área de los ataques hutíes

Los ataques hutíes en el Mar Rojo se han concentrado principalmente en las rutas de comercio marítimo en el sur del Mar Rojo (Figura 31), cerca de las costas de Yemen. Estas áreas incluyen el estrecho de Bab al-Mandeb, una de las rutas comerciales más importantes del mundo. Los hutíes han utilizado una variedad de tácticas y armamentos para atacar a los buques mercantes, incluyendo misiles antibuque, drones de ataque unidireccionales y misiles de crucero antibuque (SWI, 2024). Luego de algunas investigaciones, a nivel interna-

cional se supo que una ONG estaría detrás de la planificación de los ataques, esta entidad sería el “Centro de Coordinación de Operaciones Humanitarias” (HOCC), que sería liderada por un individuo cercano a “Mahdi al Mashat, jefe de Estado de facto en los territorios controlados por los insurgentes en Yemen desde 2018” (SWI, 2024). El HOCC habría sido creado en febrero de 2024 y habría sido una consecuencia de que Occidente declaró a los hutíes como un grupo terrorista.

Figura 31

Espacios marítimos en los que los hutíes han actuado



Nota. Los puntos superpuestos color naranja señalan los lugares en donde las embarcaciones han sido atacadas por los hutíes, siempre a la entrada o a la salida del estrecho Bab al_Mandeb; los atacantes tienen su base de operaciones en Sanaa que está controlada por los Hutíes. La figura fue tomada de Los ataques hutíes en el Mar Rojo empiezan a remodelar los flujos marítimos, por D. J. Lynch y E. Halper, 2024. (<https://www.infobae.com/wapo/2024/01/17/los-ataques-huties-en-el-mar-rojo-empiezan-a-remodelar-los-flujos-maritimos/>). Todos Los Derechos Reservados © 2024 Infobae

Conclusiones

1. El mar Rojo, por sus características geográficas marítimas constituye un mar semicerrado y de muy reciente formación geológica, que en el sur tiene una “puerta” desde el océano Índico, por el mar Árabe, a través del estrecho del Bab el-Mandeb, y al norte tiene dos puntos estratégicos fundamentales, el gofo de Eilat, la salida de Israel al mar Rojo y por el otro lado está el Canal de Suez, fundamental para la economía global, consecuentemente existen dos chokepoints fundamental y de los más importantes del mundo.
2. El mar Rojo se caracteriza, junto al golfo Pérsico, por ser una de las áreas más estratégicas y políticamente más complejas del planeta que configura a Oriente Medio, desde donde circulan para el mundo hidrocarburos y mercaderías.
3. Los límites del mar Rojo definen espacios de geografía humana, caracterizada en su gran mayoría por países musulmanes, especialmente de dos de sus principales ramas, los suníes y los chiíes, pero, ubicados próximos a Israel, uno de los actores principales de los procesos disruptivos, críticos y complejos que se llevan a cabo en la región.
4. Para la realidad geopolítica y oceanopolítica actuales, existen siete elementos que caracterizan la situación actual: la I Guerra Mundial, el acuerdo Sykes-Picot, la declaración Balfour, la caída del imperio Otomano, el Mandato Británico de Palestina, la independencia del Estado judío y la nacionalización del canal de Suez, todos estos factores más la historia de Palestina, se combinan y configuran la lucha por un espacio crítico y coinciden intereses nacionales vitales, así como recursos estratégicos sustanciales.
5. La influencia del canal de Suez, a lo largo de la historia y en los tiempos presentes, además de caracterizar un chokepoint estratégico de primer orden, representa además la coyuntura de procesos geopolíticos y oceanopolíticos sustanciales e inherentes a la construcción de los intereses marítimos, no sólo de la región, sino también del mundo entero.
6. El entendimiento de la historia de Medio Oriente, especialmente aquella que ha estado ligada al islamismo y sus interrelaciones fundamentales, cimentaron el concepto de la “Palestina Histórica” y definen una rea-

lidad insoslayable, en la que está un pueblo de Israel en su búsqueda milenaria de su tierra prometida y de un pueblo palestino que, habiendo pasado por varios procesos de gobernanza histórica, estuvieron siempre presentes aunque un tanto “confundidos” por la identidad cambiante de sus entornos, pero siempre presente, de todos modos.

7. Las rutas comerciales de Medio Oriente ya tuvieron un peso sustancial sobre la economía de la Región cuando siempre estuvo presente la necesidad de contar con el canal de Suez y facilitar los espacios de gestión necesaria para el comercio desde Asia, Ormuz y Rojo, lo que permitió, incluso al desarrollo complementario de una “Ruta de la Seda Marítima” y de un desarrollo paralelo de las capacidades necesarias en tierra, en donde las presiones geopolíticas marcaban continuamente los intereses de los pueblos y cambiaban la geografía humana al punto que se convirtió en una constante en la que el desarrollo económico marcaba la pauta para el desarrollo, así como el intercambio de cultura y la mirada de otros lares, lo que enriqueció varios procesos en la formación de los pueblos de la región.
8. En la configuración de los chokepoints, la presencia reciente de un marco jurídico estable como la CONVEMAR vino a darle la estabilidad jurídica que se necesitaba para la actividad marítima en los espacios geográficos marítimos que representaban estrechamientos; sin embargo, las presiones geopolíticas y oceanopolíticas de los Estados siempre han estado presentes, por lo que la construcción de capacidades, sustentadas en el conocimiento se hace un factor obligatorio.
9. Las características del chokepoint que representa el canal de Suez lo convierten, quizás, en el más complejo del mundo. Sin embargo, lejos de ser robusto por su condición de único, su interés estratégico lo vuelve especialmente vulnerable, ya que su geografía lo expone cuando alguna fuerza externa busca capitalizar intereses específicos relacionados con recursos, economía, poder político, militar o cultural. Esta intervención puede incidir y desalinear el equilibrio que, dentro de la complejidad geográfica del canal, ha permanecido efectivo. En consecuencia, el canal presenta un timing estrechamente vinculado y complementario al desarrollo geopolítico de los actores involucrados.
10. La propia importancia estratégica del canal de Suez, así como los puertos de Israel, y las rutas de navegación que se definen desde Asia, es

la misma que coloca en posición de vulnerabilidad cuando algún actor procura otros intereses y es capaz de someter a través del miedo o ataques como los que hacen los hutíes, para lograr cambiar de una situación favorable a una negativa para ejercer presión y cambiar las cosas.

11. La cuestión palestina es un tema muy sensible a los tiempos de ahora, más aún cuando se requiere la mayor objetividad del tema, a todas luces, la región histórica de Palestina estuvo bajo la presencia árabe musulmana durante varios siglos, al amparo de varias gobernanzas, pero de una en especial, la del imperio Otomano, cuya caída a partir de la finalización de la primera guerra mundial, marcó el principio de una de las problemáticas más complejas de nuestro tiempo, el advenimiento del pueblo judío a instalarse en Palestina, tomando lo que ya pertenecía al pueblo palestino, pero también reclamando legítimamente lo que su religión demandaba como la tierra prometida.
12. En las diferenciaciones es necesario conocer, por lo menos superficialmente las ramas del islamismo, porque de ese conocimiento nace la comparación y el entendimiento de lo que, a su debido tiempo, establecieron como sunitas y chiitas en aras de sus luchas por los espacios que, alternativamente, se iban presentando en los procesos de gobernanza de Medio Oriente y que fue la razón por la cual, finalmente, se caracterizó la situación compleja que hoy se vive en Palestina.
13. El Hogar Nacional, como proceso operativo de una promesa hecha por Inglaterra a Israel, el conocimiento y habilidad judía definieron que ese hogar se hiciera una realidad tan rápido que en medio de las confusiones de la post guerra, el tema se ventilara de una manera no consensuada y no aceptada, de tal forma que el acuerdo Sykes-Picot y la declaración Balfour operativizaron una gran llegada de judíos a Palestina, sumando además la problemática migratoria por huida de la Alemania nazi, hizo que se consolidara muy rápidamente el Estado de Israel, el cual ya requería espacio propio y que lo llevó a declarar su independencia en 1948, siendo a partir de ahí, la génesis de todo lo que vivimos hoy.
14. Los asuntos relacionados con semitismo, como la marca común de los pueblos que tenían raíces semíticas crearon vinculaciones importantes entre los pueblos afines, aunque también se crearon relaciones frágiles, pero convenientes, en lo que los sentimientos sobre los territorios, sobre la gente y sobre los recursos, requería estar centrado y complementario,

y el semitismo era un camino. Sin embargo, al surgir el antisemitismo, hubo un actor principal en el escenario que no sólo era disruptivo porque era judío, sino que, siendo el nuevo en el vecindario, se había hecho cargo y posicionado de un territorio y había definido reglas propias en la región y casi el hecho de ser semita se convirtió en una marca de nacimiento para este nuevo pueblo, que llevaba un poco más de 2000 años buscando su tierra prometida y ahora la había encontrado.

15. La cuestión musulmana sobre Palestina se convirtió en una oportunidad para volcar todos los sentimientos negativos hacia Occidente, sobre un actor que parecía demasiado inexperto o recién llegado como para imponer sus reglas, sin embargo, Irán con un grupo cada vez más beligerante, a través del Eje de la Resistencia, con objetivos claramente en contra de la presencia de los occidentales en sus tierras, sumado a la adopción de la causa palestina como suya, dio el origen a los grupos Hamás, Hezbolá, Hutíes, Ejército Revolucionario Islámico, ISIS, Al Qaeda, para comenzar a hacer presión sobre un Occidente que no se iba, primero por el comercio, pero luego fue por la energía que se derivaba del petróleo y el gas que se comenzó a descubrir en la península arábiga.
16. Entonces, Israel pasó a ser una molestia en la región, pero había hecho los suficientes argumentos para quedarse, iba a quedarse, se quedó y se quedará en la tierra prometida, al costo que fuese y comenzó a construirse como un Estado robusto, aprovechando sus relaciones con Occidente y su profunda vinculación semítica en Medio Oriente, creo las fortalezas necesarias para luchar por sus espacios y la cuestión palestina pasó a ser una constante.
17. En la cuestión palestina, los actores comandados por las fuerzas del Eje, lideradas por Irán, comenzaron a hacer ejercicio de su poder a través de las fuerzas terroristas que representan Hamás, Hezbolá y los Hutíes para intentar subyugar a Israel y a Occidente, cuestión que no les ha sido posible llevar a cabo, porque Israel y sus aliados han respondido con bastante soltura a los actores del Eje, y el costo ha sido una factura de años de pelea por Palestina, sin dar el brazo a torcer por parte de ninguno de los actores.
18. Los musulmanes hacen su irrupción cuando Irán, siendo musulmán, chiíta, compiló toda la parte negativa de lo que todas las religiones tratan de gestionar en un equilibrio que no resulta, que no cuaja, porque simplemente, ninguna de las partes quiere.

19. Ya en el entendimiento de la problemática de la causa palestina, la caracterización del islamismo, la necesidad de supervivir en base de los recursos, los intereses nacionales, entre los que están los marítimos, identificados como tales en la gestión de los Estados, la lucha por los espacios comenzó a ser en todos los frentes, teniendo aliados semejantes en cuanto a crueldad y violencia, por un lado, y también teniendo afinidad con occidente por otro lado, los actores confrontados han comenzado una escalada de violencia que no tiene un sentido de detenerse hasta cuando los objetivos de cada bando se hayan cumplido.
20. Entonces, los hutíes atacando a los intereses marítimos globales, en el estrecho de Bab el-Mandeb, caracterizados en los buques que pertenecen a Israel y a sus aliados, están ocasionando al mundo serias afectaciones que van desde lo económico, de seguridad, ambiental, humano, etc., con medios provistos por Irán y con consecuencias que aún están por verse.
21. Los hutíes enarbolan la bandera de respaldo a la causa palestina, a la libre determinación de los pueblos, algo que según ellos les ha sido arrebatados a los palestinos, ya que solo prevalecieron los intereses de Israel, a la hora en la que tomaron los territorios palestinos, ante la caída del imperio Otomano, para crear su Estado de Israel, sin contar con la opinión de los “dueños de casa”, aunque siempre estará de por medio de que tal vez el pueblo palestino, en su legítimo derecho, no pudo tener la fuerza y las alianzas necesarias, como lo tuvo Israel para finalmente quedarse y sentir suya a Palestina.
22. No se visualiza una solución a corto plazo y lo que está ocurriendo en estos momentos, es el empleo de la fuerza hasta que una de las partes sienta que no puede más o que los organismos internacionales pueden coadyuvar a una paz necesaria, un asunto que, por la actual actitud de Irán y la posición de Israel, no tiene solución y se corre el riesgo de llegar a un peligroso punto de no retorno en el que la solución nuclear sea lo único con lo que hablen.



<https://acortar.link/bzwu3E>

CAPÍTULO II

Una visión inicial sobre la
incidencia del puerto de
Chancay en Ecuador

Introducción

El comercio marítimo desempeña un papel crucial en la economía global, facilitando el intercambio de bienes a gran escala entre regiones. En este contexto, los puertos son nodos esenciales de la infraestructura comercial. La construcción del Puerto de Chancay en Perú ha generado una gran expectativa debido a su potencial para transformar las dinámicas del comercio marítimo en el Pacífico sur. Financiado en parte por COSCO Shipping, una de las principales empresas estatales de China, Chancay no solo busca consolidar a Perú como un actor clave en el comercio transpacífico, a través de un potente objetivo oceanopolítico que implica uno de los más, sino también redibujar el panorama logístico de América del Sur.

Este capítulo profundiza en los objetivos y beneficios de Chancay, así como en los desafíos que plantea para los puertos de Ecuador, uno de los principales competidores y colaboradores potenciales de esta nueva infraestructura; sobre todo por los objetivos estratégicos de la empresa china COSCO Shipping Ports.

El terminal portuario de Chancay transformará al Perú en un centro regional clave para el comercio marítimo con Asia, un destino que abarca más del 40% de nuestras transacciones internacionales”, ha explicado el gerente de asuntos institucionales de Cosco Shipping Ports, Mario de las Casas. (RPP Noticias, 2024, pág. foto 8/13)

Analizaremos cómo este proyecto podría influir en la competitividad regional, el comercio marítimo y la sostenibilidad a largo plazo; con ese fin, identificamos al puerto de Chancay como un objetivo oceanopolítico; hacemos una breve revisión de la historia del proyecto; tomamos nota de algunas de las dificultades legales y oposiciones que ha tenido el proyecto, evaluando brevemente el estado de arte de la transparencia de la empresa china; luego, identificamos algunas de las características más significativas del puerto como las consideraciones ambientales, oceanopolíticas y estratégicas (infraestructura avanzada, conexión directa con Asia, impacto económico y estratégico); luego, verificamos algunas de las consecuencias positivas para Ecuador, partiendo desde un panorama general, identificamos los beneficios potenciales y las ventajas competitivas y, finalmente, trataremos de caracterizar algunos elementos de la adaptación del cambio; así mismo, identificamos los desafíos de la operación del puerto de Chancay para los puertos ecuatorianos, en cuanto al riesgo de desvío de carga, la necesidad de modernización y los impactos en

los costos operativos. Finalmente, trazamos algunos rasgos sobre la colaboración regional, como elementos para ser desarrollados en próximos trabajos; el documento finaliza con algunas conclusiones que pretenden caracterizar las pinceladas iniciales que hemos dado sobre la presencia del puerto de Chancay y sus potenciales incidencias sobre Ecuador.

Un objetivo oceanopolítico concreto: el puerto de Chancay

La inauguración marca un punto culminante en la relación entre Perú y China, consolidando el puerto como un nodo estratégico, con una gran visión oceanopolítica para el comercio global y que responde a una estrategia nacional peruana de enorme trascendencia que evidencia una enorme flexibilidad en los contrapesos, toda vez que el 13 de noviembre de 2024, el gobierno peruano ha anunciado la inversión de USD 270 millones de dólares americanos para la construcción de un puerto espacial, en la base aérea de Talara, y que tendrá como socio estratégico a la NASA⁴¹ y el gobierno de los Estados Unidos, para “realizar una campaña de lanzamiento de cohetes sonda en 2028” (PRIMICIAS, 2024).

La inauguración representó la imagen de lo que Perú espera del proyecto y su interrelacionamiento regional y global, que parte desde un punto geográfico estratégico, con proyección a la cuenca Asia-Pacífico y que, en su materialización, sintetizó la flexibilidad de un marco jurídico y político que fue capaz de ofrecer todas las garantías necesarias para el desarrollo de un megaproyecto como el del puerto de Chancay; y que además, es dinamizada por objetivos claros y la voluntad gubernamental necesaria para superar cualquier obstáculo que se presente en la obtención de los objetivos nacionales sustanciales, que a su vez atienden al desarrollo de sus intereses marítimos nacionales; esta realidad se decanta en el vídeo que está referenciado en (Portal Portuario, 2024).

Por otro lado, representa la formidable visión geopolítica y oceanopolítica de la China, dinamizada por su actual presidente Xi Jinping, de alcanzar cada vez más el poder y presencia de su país en todo el planeta, como contrapeso al hegemon actual, los Estados Unidos, y llegar en un momento determinado a ser la mayor potencia del planeta; pero, sobre todo ha considerado una visión oceanopolítica que emula a la antigua ruta de la seda, a través de una neo vi-

⁴¹ Por sus siglas en inglés National Aeronautics and Space Administration, que es una agencia gubernamental independiente de los Estados Unidos, creada en 1958 para la “investigación y el desarrollo de vehículos y actividades para la exploración del espacio dentro y fuera de la atmósfera de la Tierra (Britannica, 2024).

sión del océano Pacífico, “*One Belt, One Road*”, OBOR, a través de la cual, ha convertido al puerto de Chancay en el segundo gran componente de la expansión de esa visión:

El presidente Xi anunció la iniciativa durante visitas oficiales a Kazajistán e Indonesia en 2013. El plan tenía dos frentes: el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda terrestre y la Ruta de la Seda Marítima. Al principio, ambas se denominaban colectivamente la iniciativa Un Cinturón, Una Ruta, pero con el tiempo se convirtieron en la Iniciativa del Cinturón y la Ruta. (Council on Foreign Affairs, 2023)

La visión de China, bajo ambas concepciones, la geopolítica y la oceanopolítica, define su política de inversión y motiva la participación de la empresa china en donde sea posible, a través de inversiones de importancia e interacciones con los gobiernos y empresarios de las áreas en las que China considera estratégico su acción para “entrar” con su influencia, tanto a nivel nacional, regional y global; así fue que la ciudad de Chancay, por su ubicación y ante la necesidad de desarrollo de Perú, estableció los contactos diplomáticos y empresariales necesarios para cumplir con este objetivo y el resultado es lo que vemos ahora:

Myers explica que “China lleva años en una estrategia de proyección al exterior que impulsa a sus compañías a salir a buscar recursos naturales y mercados para la exportación de sus productos, y Perú ha sido importante porque es un proveedor crítico de minerales, sobre todo cobre, del que hay mucha demanda en China”. (BBC News, 2022)

En ese concepto, uno de los objetivos sustanciales que nace desde su creación, como una promesa muy atractiva, es la reducción significativa de los costos de transporte y el mejoramiento de los tiempos de tráfico de mercaderías entre América Latina y Asia y viceversa, cumpliendo un objetivo oceanopolítica esencial de Perú: “posicionarse como el ‘Singapur de América Latina’ (Figura 32) facilitando que la carga de varios países de la región pase por Perú en su ruta hacia Asia” (Haas, 2024).

Figura 32

El Puerto de Chancay: un objetivo oceanopolítico peruano



Nota. Composición de propia autoría, basada en Así es el megapuerto de Chancay en Perú que podría poner en aprietos a Chile: el 60% pertenece a China, por B. Haas, 2024, (<https://www.biobiochile.cl/noticias/servicios/explicado/2024/11/14/asi-es-el-megapuerto-de-chancay-en-peru-que-podria-poner-en-aprietos-a-chile-el-60-pertece-a-china.shtml>). Información pública.

Breve historia del proyecto

La idea del puerto surgió en 2011, aunque el proyecto tomó relevancia internacional tras la inversión de COSCO Shipping en 2019; los trabajos comenzaron formalmente en 2020 y enfrentaron diversos desafíos logísticos y sociales, incluidos los relacionados con la pandemia de COVID-19; a pesar de todo, el puerto de Chancay fue inaugurado el 14 de noviembre de 2024, con la presencia de líderes como Xi Jinping y Dina Boluarte (The Logistics World, 2024).

La construcción del Puerto de Chancay, ubicado a 80 kilómetros al norte de Lima, Perú, es un proyecto emblemático que redefine el comercio marítimo en América Latina; el cual fue inicialmente concebido para descongestionar el tráfico marítimo en el puerto del Callao, y se fue transformando en una obra de grandes dimensiones, con la participación de la COSCO Shipping Ports Limited, quien tiene una participación del 60% del proyecto desde el año 2019,

el 40% de Volcán Compañía Minera de Perú. Su desarrollo ha generado interrogantes sobre los efectos que podría tener en la dinámica portuaria regional, especialmente en Ecuador. Este ensayo analiza el impacto de esta nueva infraestructura en la competitividad de los puertos ecuatorianos y sus implicaciones en el comercio marítimo regional.

Se ha realizado una inversión de más de USD 3.500 millones de dólares americanos, de los cuales “USD 1.315 se han destinado solo para la construcción de su primera etapa” (Figura 1); la obra total del proyecto finalizará en el 2032 (Cervilla, 2024); la obra está financiada con capitales chinos y peruanos, y tiene como propósito conectar directamente a Sudamérica con Asia, reduciendo los tiempos del tránsito y evitando la dependencia del Canal de Panamá y, sobre todo, generando mejores costos para el tráfico y comercio marítimos, es decir, una mejora sustancial en todo el negocio marítimo que beneficia a Perú, a sus socios y dándole a China más poder económico y una gran influencia oceanopolítica en la región.

El estado de arte de la transparencia de la COSCO Shipping Ports

En todo lo que se puede generar como parte esencial de lograr los objetivos empresariales y de Estado, a veces hay cuestiones que deben ser expuestas y, al mismo tiempo, aclaradas, porque dejan una marca de incertidumbre y desconfianza que caracteriza las grandes obras de expansión empresarial y de influencia globales de los hegemones, por aquello de que siempre hay algo oculto en cada acción y, al parecer, en este caso tampoco ha sido la excepción.

Los cuestionamientos de la transparencia de China en América del Sur

La cuestión es que la “luna de miel” entre los gobiernos de Perú y China, por la construcción del puerto de Chankay, tuvo dos picos que sólo reflejan al tablero de ajedrez en el que los Estados juegan en aras de lograr más poder y recursos, a través de acciones estratégicas que son dictadas por las visiones geopolíticas y oceanopolíticas de los Estados que caracterizan un poder hegemónico más allá de sus fronteras, por supuesto, no es cuestión de escandalizarse, ni sorprenderse, porque eso ha pasado siempre, a través del continuo del tiempo, a lo largo de la historia de la humanidad; el primero tiene que ver con

la infraestructura crítica, la otra sobre los recursos naturales y la última por las acciones administrativas tendientes a obtener objetivos estratégicos velados.

Susplicacia sobre el desarrollo de infraestructura crítica y los recursos naturales

La primera nota la dio la general Laura Jane Richardson, quien fuera comandante del Comando Sur de los Estados Unidos hasta el 7 de noviembre de 2024, cuando en mayo de 2024 reaccionó ante el avance de los trabajos de construcción del puerto de Chancay, tildándole de un “enfoque peligroso”, porque la general estima que China ha iniciado un proceso depredador de recursos naturales en una región muy rica del planeta, América del Sur. En ese sentido, ella cree que el desarrollo de “infraestructura crítica”, energía, ciudades inteligentes, etc., sólo tienen como fin el empleo dual del gobierno para obtener información sensible e incremento de poder e influencia.

¿Por qué hay tanto enfoque en la infraestructura crítica por parte de los chinos, por qué en puertos de aguas profundas, en energía, en ciudades inteligentes, en el área espacial? Me preocupa desde el punto de vista de las aplicaciones militares por el posible uso dual que podría llegar a tener, debido a que son controladas por el gobierno. Las infraestructuras críticas son importantes. (Ramos, 2024)

Por otra parte, la general Richardson observó el riesgo que correría América del Sur debido a la acción depredadora de China por los recursos naturales de los países suramericanos, más aún cuando éstos son ricos en minerales y biodiversidad, al respecto ella se expresó en estos términos:

El megapuerto de Chancay que hizo China en América Latina, mencioné que la región no se está beneficiando de esos recursos que tienen y esto solamente va a hacer que sea más fácil para los chinos extraer todos estos recursos. Eso tiene que ser preocupante, manifestó. (Ramos, 2024)

¿Un error administrativo con mala intención?

La habilidad, experiencia, sagacidad y conocimiento de la idiosincrasia de los pueblos y empresas con las que tratan, hace que los abogados de la COSCO Shipping Ports sean realmente profesionales a los que hay que observar cada

punto y coma de los tratos que se hacen con ellos, porque es muy posible que, sin encontrar esa paridad en la contraparte, más de un error se evidencia y alguno pueda resultar una bomba, como así fue el “error administrativo” reconocido por las autoridades portuarias nacionales de Perú, cuando admitieron de que no se dieron cuenta de que les habían concedido a COSCO el control completo del puerto de Chancay. Sobre este particular, Elisabeth Braw⁴² advirtió al gobierno peruano lo que podría pasar si cede el control total del puerto a China, en los siguientes términos:

El gobierno peruano asumió que el gigante naviero chino simplemente utilizaría el puerto del que será propietario mayoritario y no tendría derechos exclusivos sobre él. Pero durante las negociaciones, Cosco de alguna manera obtuvo precisamente estos derechos. Ahora la APN intenta rescindir la exclusividad, alegando que cometió un error. (Arce & Ramos, 2024)

Por supuesto que después de haber admitido el error, las autoridades correspondientes tuvieron que dejar el cargo como el Presidente de la Autoridad Portuaria Nacional, APN, Walter Tapia, quien admitió que la APN “no posee la facultad para otorgar exclusividad al consorcio chino Cosco Shipping Ports en la explotación de servicios esenciales en el Megapuerto de Chancay” (Rodríguez, 2024).

El reconocimiento de la APN de su error se fundamenta en que el puerto es una infraestructura de titularidad privada destinada a un uso público y no existe un contrato que sustente esta exclusividad. La exclusividad había sido aprobada mediante un acuerdo de directorio en 2021, pero los plazos para corregir el error de oficio habían expirado, lo que llevó a que se tramitara la nulidad judicial; por lo tanto, COSCO Shipping continuará operando en el puerto, pero se ajustará a las normativas que aseguren competencia abierta, lo cual dependerá también de las decisiones del Poder Judicial y las regulaciones de organismos como el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, INDECOPI, y del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público, OSITRAN. Con este último, para el mes de noviembre, COSCO objetó las competencias del organismo peruano, arguyendo que:

...las tareas del organismo amenazan sus derechos constitucionales a la propiedad y a la libertad de empresa. Además, alega que, de ejercer sus

⁴² Que es investigadora y columnista de Foreign Policy, portal sobre seguridad nacional y economía globalizada.

facultades dentro del puerto, el Ositran vulneraría los principios de seguridad jurídica, razonabilidad e interdicción de la arbitrariedad, y el de no confiscatoriedad. (Ojo Público, 2024)

Características del puerto de Chancay

El Puerto de Chancay tiene como objetivo convertirse en un hub logístico para el Pacífico sur. Este megaproyecto incluye terminales automatizadas para contenedores, una infraestructura moderna y conexiones directas con Asia. Su localización estratégica promete reducir significativamente los tiempos de tránsito hacia mercados asiáticos, lo que beneficiará especialmente a sectores como la minería y la agroindustria peruana. El puerto es parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China, lo que subraya su relevancia oceanopolítica y geopolítica para el comercio global (The Logistics World, 2024). (La República, 2024).

El Puerto de Chancay cuenta con cuatro muelles, grúas automatizadas y un sistema logístico avanzado que incluye vehículos autónomos. Estas innovaciones lo posicionan como un competidor directo de otros puertos en la región, como los puertos ecuatorianos y chilenos. Su capacidad inicial está diseñada para manejar tendrá la capacidad de gestionar hasta 1,5 millones de TEU⁴³/año, en 730.000 m² de espacios portuarios, que serán operados con “grúas pórtico, de casi 90 metros, trasladarán los contenedores desde los buques hasta un gran patio en el muelle. Casi todo funcionará de forma autónoma las 24 horas del día” (Haas, 2024) , con la posibilidad de ampliación en el futuro.

Consideraciones ambientales

El desarrollo de un puerto de esta magnitud generó preocupaciones ambientales y sociales, como la misma construcción del túnel que debía unir el puerto con el sistema vial peruano, pasando por debajo del pueblo; su construcción ocasionó hundimientos, daños en casas y vehículos (Panizo, 2023), inconvenientes que fueron solucionados desde la perspectiva de la voluntad política y en miras del bien común, claro está, que las quejas se dan y configuran un problema, pero los problemas deben ser resueltos siempre a tiempo.

⁴³ Por sus siglas en inglés de twenty-foot equivalent unit, unidad equivalente a contenedores de 20 pies, es decir, la cantidad de mercadería que puede llevar un contenedor de 5,900 mm de largo, 2,395 mm de alto, 2,35 m de ancho interno, 2,28 m de alto de apertura de la puerta.

A su tiempo, las observaciones desde el punto de vista ambiental fueron evidenciados en tres campos bien delimitados, la calidad del aire, agua y suelo, todo ello caracterizó 50 puntos que fueron considerados críticos y expuestos por varias organizaciones antes al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles, SENACE. Las posiciones conservacionistas daban cuenta de que el proyecto:

En concreto, estos muestran la tensión existente entre la incompatibilidad del proyecto y el entorno natural, que pone en duda la coexistencia armónica entre la infraestructura y la preservación de las áreas naturales valiosas Chancay, como el Humedal Santa Rosa. (Valdivia, 2024)

Con todos los impactos a los ecosistemas marino-costeros y su biodiversidad asociada, con las razones sobre la base científica que fue expuesta durante todo el periodo que ha durado la construcción del puerto, la obra continuó, porque hay una realidad innegable, la única que puede prevalecer por encima de las lógicas ambientales y que representan un factor superlativo para el desarrollo de Perú, pese a que las razones sobre los retos ambientales trató de posicionarse en la sociedad a nivel nacional e internacional, era evidente que “el impacto económico del megapuerto y su posición en el mercado mundial se contraponen sin mayor cuestionamiento” (Valdivia, 2024). En el discurso general, la construcción y operación del puerto de Chancay deberán cumplir con estándares internacionales de sostenibilidad para minimizar su impacto ecológico, y para ello, cualquier inconveniente fue resuelto dentro de la lógica de costo-beneficio.

Consideraciones oceanopolíticas

Todo eso es posible considerando la influencia de China en este proyecto resalta su estrategia oceanopolítica en América Latina, lo que podría alterar las relaciones comerciales y diplomáticas en la región, toda vez que el proyecto está enmarcado en la

...Belt and Road Initiative, representa un avance importante en la colaboración económica entre Perú y China, una alianza impulsada por el presidente Xi Jinping. Con esta conexión directa, Chancay se perfila como un nuevo corredor marítimo que facilitará la exportación de productos clave como minerales, aguacates y otros productos agrícolas. (Mgallanes, 2024)

Por otra parte, comienza a expandirse la Influencia china en la región, con la participación de una de las empresas globales más poderosas e influyentes de China, como lo es la COSCO Shipping; por supuesto, eso podría generar tensiones geopolíticas, especialmente con Estados Unidos, que históricamente ha sido un actor dominante en la región. Además, plantea preguntas sobre la dependencia económica de América Latina respecto a China, considerando las dificultades por las que Suramérica está pasando en la última década.

Consideraciones estratégicas

El Puerto de Chancay, concebido como un “puerto inteligente”, cuenta con características modernas que lo posicionan como una infraestructura de vanguardia en América Latina. Entre sus atributos destacan:

Infraestructura avanzada

Chancay contará con terminales para contenedores, almacenamiento y manejo de carga a granel. Además, su diseño incluye túneles para transportar mercancías desde el puerto hasta áreas de almacenamiento internas, evitando la congestión vehicular en las zonas aledañas (The Logistics World, 2024).

Conexión directa con Asia

A través de la alianza con COSCO Shipping, el puerto establecerá rutas directas con Shanghái, uno de los mayores centros comerciales del mundo. Esta conexión reducirá significativamente los tiempos y costos de transporte para los exportadores peruanos (La República, 2024).

Impacto económico y estratégico

Se espera que Chancay fortalezca la posición de Perú en el comercio internacional, permitiéndole diversificar sus mercados y disminuir su dependencia del puerto del Callao, que actualmente maneja más del 80 % del comercio marítimo peruano (El Productor, 2024).

Además de sus beneficios económicos, Chancay tiene implicaciones estratégicas en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China, una estrategia global para fortalecer las conexiones comerciales entre Asia y otras regiones.

Consecuencias positivas para Ecuador

Panorama general

En términos operativos, Chancay busca aliviar la congestión del Callao, el principal puerto peruano, y mejorar la eficiencia logística del país. Esto tiene implicaciones no solo para Perú, sino también para países vecinos como Ecuador y Chile, que podrían utilizar Chancay como una escala para sus exportaciones hacia Asia (El Productor, 2024).

En ese contexto, en forma inicial, es necesario realizar los análisis correspondientes para entender la dinámica del comercio marítimo que se dará en los próximos meses y años y, además, las consecuencias para Ecuador desde la perspectiva de su desarrollo portuario y económico, ya que, como se indicó, es una competencia directa al puerto de Guayaquil, a DP World y los demás puertos del sistema portuario nacional, entonces, es necesario evaluar los alcances de ese impacto, en cuanto a beneficios, competitividad.

Beneficios potenciales para Ecuador

Desde una perspectiva optimista, el Puerto de Chancay podría complementar los puertos ecuatorianos en lugar de competir directamente con ellos. Al actuar como un punto de conexión intermedio, Chancay podría reducir los tiempos de tránsito de mercancías ecuatorianas hacia Asia, especialmente productos agrícolas como el banano y el camarón, que representan el 65 % de las exportaciones del país (El Productor, 2024).

Ecuador podría beneficiarse de rutas más rápidas y eficientes hacia mercados asiáticos, facilitando un mayor volumen de exportaciones. Además, la creación de rutas logísticas alternativas podría diversificar las opciones comerciales para exportadores e importadores ecuatorianos, fortaleciendo su competitividad en el mercado global (Portal Portuario, 2024).

Aunque el puerto promete múltiples beneficios, como la reducción de costos logísticos y la apertura de nuevos mercados, también enfrenta desafíos significativos; entre ellos, se encuentran las preocupaciones ambientales y la necesidad de desarrollar conexiones terrestres eficientes con el resto del país, además, la competencia con otros puertos de la región plantea interrogantes sobre la redistribución del tráfico marítimo en Sudamérica, una cuestión crítica.

ca para el puerto de Guayaquil, desde que aún no se ha evaluado, con certeza, el impacto que el sistema portuario nacional tendrá con la presencia de esta mega obra peruana.

Ventajas competitivas

Desde otra perspectiva, la proximidad geográfica y los lazos comerciales entre Perú y Ecuador posicionan a Chancay como una infraestructura que podría complementar la actividad portuaria ecuatoriana; pudiendo adelantar tres aspectos que integrarían esta idea base, la reducción de tiempos de tránsito, la diversificación de las rutas comerciales y el fortalecimiento de la integración regional; por supuesto, todo esto depende, de nuevo, de la voluntad política, la visión oceanopolítica sobre la importancia de los intereses marítimos nacionales implícitos y, por supuesto, la de una óptima y efectiva gestión diplomática y empresarial de Ecuador, a través de procesos en los que sus actores tengan una alta capacidad gerencial, técnica y científica.

La reducción de tiempos de tránsito: El uso de Chancay como un punto de transbordo permitiría a los exportadores ecuatorianos reducir los tiempos de transporte hacia mercados asiáticos clave, como China, Japón y Corea del Sur. Actualmente, los envíos desde Ecuador hacia China tardan entre 31 y 36 días; con Chancay, este tiempo podría disminuir sustancialmente (Portal Portuario, 2024).

La diversificación de rutas comerciales: Los puertos ecuatorianos, como Guayaquil, DP World, Manta y Puerto Bolívar, podrían utilizar Chancay como una escala estratégica para diversificar sus rutas y optimizar costos operativos. Esto resulta particularmente relevante en sectores clave como la exportación de banano y camarones, que dependen de cadenas logísticas eficientes.

Fortalecimiento de la integración regional: Chancay podría fomentar una mayor cooperación logística entre Perú y Ecuador, fortaleciendo el comercio intrarregional y posicionando al Pacífico sur como un eje competitivo en el comercio internacional.

Adaptación al cambio

A pesar de los posibles beneficios, los puertos ecuatorianos podrían enfrentar desafíos significativos, como son los de Puerto Bolívar, Guayaquil, DP World y Manta, los cuales podrían ver una disminución en el volumen de carga, ya que Chancay ofrece una alternativa moderna y eficiente. La ventaja tecnológica y la inversión masiva en Chancay podrían desviar una parte del comercio marítimo internacional hacia el puerto peruano, obligando a los puertos ecuatorianos a mejorar su infraestructura y servicios para mantenerse competitivos o de alguna manera convertirse en puertos *feeders* de Chancay (Prensa Ec., 2024); entendiendo que este tipo de puertos son de menor tamaño y que pueden actuar como intermediarios entre Chancay (puerto hub) y los mercados regionales.

Los puertos *feeders* reciben mercancías de los puertos hub y las distribuyen a puertos más pequeños o a áreas cercanas, es decir, los *feeders* juegan un papel crucial en la red de transporte marítimo al facilitar la redistribución de carga (IMPARGO, 2024), siempre y cuando las condiciones económicas y logísticas lo permitan, caso contrario, pueden correr riesgos de ser innecesarios o no ser económicamente rentables. En ese sentido, la capacidad de Chancay para concentrar carga podría no ser la mayor preocupación, pero si el hecho de que la capacidad de las navieras mantenga sus operaciones en Ecuador y, más bien, aprovechar a Chancay como un punto de transbordo, sin reducir su presencia en puertos locales y sin que eso ocasione una disminución del costo-beneficio.

Desafíos para los puertos ecuatorianos

A pesar de los beneficios potenciales, el desarrollo de Chancay también representa un desafío significativo para los puertos de Ecuador, tales como:

Riesgo de desvío de carga

Chancay podría atraer parte de la carga internacional que actualmente pasa por los puertos ecuatorianos, reduciendo su volumen de operaciones y, por ende, sus ingresos. Esto afectaría especialmente a puertos como Guayaquil y Posorja, que ya enfrentan competencia de otros puertos sudamericanos como Valparaíso en Chile (El Productor, 2024).

Necesidad de modernización

Para competir con Chancay, los puertos ecuatorianos deberán invertir en tecnología e infraestructura. Esto incluye la automatización de procesos, la ampliación de sus capacidades de almacenamiento y la mejora de sus conexiones terrestres y ferroviarias.

Impacto en los costos operativos

Aunque Chancay podría ofrecer costos más bajos para el transporte marítimo, los puertos ecuatorianos tendrán que equilibrar su competitividad ajustando sus tarifas y servicios, lo que podría afectar sus márgenes de ganancia.

Hacia una colaboración regional

Para maximizar los beneficios y minimizar las afectaciones, es crucial fomentar una colaboración estrecha entre Perú y Ecuador; esto podría incluir:

Alianzas estratégicas

Establecer acuerdos bilaterales para compartir recursos logísticos y promover la interoperabilidad entre los sistemas portuarios de ambos países.

Desarrollo de corredores logísticos

Mejorar las conexiones terrestres entre Ecuador y Perú para facilitar el transporte de mercancías hacia y desde Chancay.

Inversión en sostenibilidad

Adoptar prácticas sostenibles en ambos países para minimizar el impacto ambiental del comercio marítimo y garantizar el cumplimiento de estándares internacionales.

Conclusiones

1. La visión oceanopolítica peruana relacionada con ser la nueva Singapur de América ha permitido al Estado peruano, a través de la gestión de varios gobiernos, trascender de sus limitaciones e impulsar al proyecto.
2. La visión oceanopolítica de la China relacionada con “One Belt, One Road”, OBOR, sintetiza la visión moderna de la ruta de la seda y la necesidad de Xi Jinping de expandir su influencia en el mundo.

3. Para maximizar los beneficios del Puerto de Chancay y mitigar posibles afectaciones a Ecuador, es esencial establecer mecanismos de cooperación regional y alcanzar altos estándares de gestión diplomática para el país.
4. La participación del sector privado es esencial para el desarrollo de los grandes proyectos relacionados con los intereses marítimos, sin embargo, es trascendental actualizar el marco legal establecido, por las excesivas restricciones que tiene para la inversión extranjera.
5. Las controversias legales que han tenido las autoridades peruanas con COSCO se afincan en la necesidad de la empresa china de no ser controlada y de tomar el mayor control posible sobre el puerto de Chancay, como una respuesta a la política china.
6. Los ejemplos de los acuerdos con la China reivindican que los documentos legales intervinientes y vinculantes deben ser elaborados y monitoreados por abogados y técnicos de alto nivel y gran experiencia, ya que, en los espacios grises, la ventaja la tendrá el que más atento ha estado en las negociaciones y el que mejor ha gestionado los intereses de las contrapartes.
7. La integración logística entre puertos peruanos y ecuatorianos podría fortalecer la competitividad del Pacífico sur como una región clave para el comercio global. Además, los puertos ecuatorianos deben priorizar la modernización de su infraestructura y adoptar tecnologías avanzadas para competir en igualdad de condiciones.
8. El Puerto de Chancay presenta tanto oportunidades como desafíos para Ecuador. Mientras que su desarrollo puede generar beneficios indirectos para el comercio ecuatoriano, también pone en evidencia la necesidad de adaptarse a un entorno competitivo en constante evolución.
9. El futuro del comercio marítimo en la región dependerá de la capacidad de sus actores para colaborar y enfrentar conjuntamente los retos del mercado global.
10. El Puerto de Chancay representa una oportunidad histórica para Perú y América Latina en general, al posicionarse como un puente entre Asia y la región.
11. Para Ecuador, los beneficios y desafíos de esta infraestructura dependerán en gran medida de su capacidad para adaptarse a las nuevas dinámicas del comercio marítimo, en la Región.

12. La modernización de los puertos de Ecuador, la diversificación de sus rutas comerciales y la cooperación regional serán fundamentales para enfrentar con éxito este nuevo panorama.
13. En última instancia, Chancay no solo redefine el comercio marítimo en el Pacífico sur, sino que también destaca la importancia de la integración regional y la sostenibilidad en el desarrollo de infraestructura de gran escala.
14. La construcción de capacidades, tanto de talento humano como de infraestructura, se convierte en una necesidad fundamental para ser competitivos y responder oportuna y efectivamente a los nuevos desafíos que plantea la operación del puerto de Chancay.



CAPÍTULO III

Importancia oceanopolítica de Taiwán
y su relación con los intereses marítimos
de Ecuador

Introducción

Taiwán emerge como un actor central en la oceanopolítica del Indo-Pacífico, no solo por su ubicación estratégica entre el mar de China Meridional y el mar de China Oriental, sino también por su compleja red de relaciones internacionales. La isla mantiene una relación tensa y asimétrica con China, que la considera una provincia rebelde y busca la unificación bajo su control, mientras que Taiwán defiende su soberanía y su sistema democrático. Estados Unidos, por su parte, ha sido el principal garante de la seguridad taiwanesa, brindando apoyo militar y político, aunque bajo una política de ambigüedad estratégica. Esta dinámica se ve enriquecida por la interacción de otros actores regionales como Japón, Corea del Sur, Filipinas y Australia, quienes reconocen el valor de Taiwán en el equilibrio geopolítico y oceanopolítico del Indo-Pacífico.

El esfuerzo de Taiwán por sobrevivir como nación independiente ha impulsado una política exterior innovadora, orientada a fortalecer lazos económicos y tecnológicos con países de la región y más allá. La Nueva Política hacia el Sur, por ejemplo, busca diversificar sus relaciones y reducir la dependencia de China, promoviendo vínculos con el sudeste asiático, Oceanía y el sur de Asia; este enfoque ha permitido a Taiwán posicionarse como líder en ciencia y tecnología, especialmente en la industria de los microprocesadores, donde empresas como TSMC⁴⁴ han convertido a la isla en el principal exportador mundial de semiconductores, esenciales para la economía digital global y la seguridad tecnológica de Occidente.

La importancia oceanopolítica de Taiwán se magnifica por su control sobre el estrecho de Taiwán, una de las rutas marítimas más transitadas del mundo. Por este corredor circula cerca del 40% del comercio global de contenedores, así como una parte sustancial de los suministros energéticos que abastecen a las principales economías asiáticas. La proximidad de Taiwán a chokepoints estratégicos como el canal de Bashi y el estrecho de Luzón, y sus interconexiones con los estrechos de Malaca, Ormuz y el canal de Suez, refuerza su papel como garante de la seguridad y fluidez de las líneas de comunicación marítima, haciendo de cualquier crisis en la isla un asunto de interés global que trasciende el ámbito regional.

⁴⁴ TSMC (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company) es la empresa de semiconductores más grande de Taiwán y líder mundial en la fabricación de circuitos integrados, conocida por su modelo de fundición dedicada que produce chips para empresas como Apple, Nvidia y AMD (EIAS, 2021)

Ante la presión constante de China, Taiwán ha desarrollado una doctrina defensiva basada en la disuasión asimétrica, conocida como la “estrategia del puercoespín”. Esta estrategia combina sistemas de alerta temprana, fuerzas navales ágiles, armamento móvil y el aprovechamiento de su geografía para dificultar cualquier intento de invasión. Paralelamente, China despliega tácticas de zona gris y una creciente militarización de su entorno marítimo, mientras intensifica la presión diplomática y económica para aislar a Taiwán. En este tablero, Estados Unidos refuerza su presencia militar y fomenta alianzas regionales, procurando mantener el statu quo y evitar una unificación forzada bajo términos chinos, en aras de una ambigüedad estratégica que se sustenta en el realismo ofensivo.

La relevancia de Taiwán para Ecuador radica en la interconexión de los intereses marítimos globales. Ecuador, como nación exportadora dependiente de rutas marítimas seguras y eficientes, se ve directamente afectado por la estabilidad en el Indo-Pacífico. Cualquier alteración en el estrecho de Taiwán, ya sea por bloqueos, conflictos o cuarentenas marítimas, repercute en los tiempos de tránsito, costos logísticos y acceso a insumos tecnológicos esenciales para la industria nacional. Así, la seguridad y apertura de las rutas que atraviesan Asia-Pacífico son vitales para el comercio exterior y la competitividad ecuatoriana en los mercados internacionales.

En este contexto, la oceanopolítica de Taiwán y su lucha por mantener su autonomía no solo configuran el equilibrio de poder en Asia, sino que también inciden en la arquitectura del comercio y la seguridad marítima mundial. Para Ecuador, comprender estas dinámicas es fundamental para anticipar riesgos, diversificar rutas logísticas y fortalecer su posición en el sistema global. La relación entre los intereses marítimos de Taiwán y Ecuador ilustra cómo la geopolítica de una isla asiática puede tener efectos tangibles en la economía y la seguridad de un país sudamericano, subrayando la naturaleza interdependiente y estratégica de los océanos en el siglo XXI.

El libro examina la evolución y los desafíos de la industria naval de Taiwán, destacando avances como la construcción autóctona del submarino Hai Kun y la corbeta Tuo Chiang, que reflejan la apuesta del país por la innovación y la autosuficiencia en defensa. A pesar de estos logros, la industria enfrenta limitaciones como la dependencia de tecnología extranjera, altos costos operativos y fuga de talento, factores que afectan su competitividad global. El desarrollo de nuevas fragatas ligeras y la integración de sistemas avanzados refuerzan

la estrategia de guerra asimétrica ante la presión militar de China, mostrando la capacidad de Taiwán para adaptarse a un entorno geopolítico complejo y cambiante.

La actividad pesquera es otro pilar fundamental del análisis, ya que Taiwán mantiene una industria robusta orientada a la exportación de especies de alto valor como atún, calamar y langostino. Sin embargo, enfrenta retos significativos debido a la superposición de espacios marítimos con China, Japón y Filipinas, así como a la pesca ilegal y la presión de flotas extranjeras, especialmente chinas. Las tensiones en el Mar de China Meridional y Oriental han llevado a Taiwán a fortalecer su marco regulatorio y a implementar políticas para garantizar la sostenibilidad y la soberanía sobre sus recursos marinos, en un contexto de creciente conflictividad regional.

También se aborda el interés de Taiwán en los recursos no vivos, como hidrocarburos y minerales, y su apuesta por la economía azul y las energías oceánicas. La isla ha emergido como líder en energías renovables marinas, especialmente en eólica y mareomotriz, con metas ambiciosas para diversificar su matriz energética y reducir la dependencia de combustibles fósiles. No obstante, la presión diplomática y militar de China limita la cooperación internacional y la participación de Taiwán en organismos multilaterales, obligando al país a buscar alianzas alternativas y a fortalecer su autonomía tecnológica y científica.

Finalmente, este capítulo explora la relación entre los intereses marítimos de Taiwán y Ecuador, resaltando la importancia de rutas marítimas seguras para el comercio exterior y la transferencia de tecnología. La cooperación bilateral se ha traducido en inversiones en digitalización, agricultura inteligente, energías renovables y movilidad sostenible, posicionando a Ecuador como un socio estratégico en América Latina; sin embargo, tanto Taiwán como Ecuador enfrentan desafíos comunes derivados de la expansión marítima china y la necesidad de fortalecer la gobernanza oceánica y la resiliencia frente a un entorno internacional cada vez más competitivo y desafiante, luego de lo cual se hacen algunas conclusiones de este capítulo.

Este capítulo tiene una interesante particularidad, por primera vez en las publicaciones del CESPE, se ha empleado inteligencia artificial para la generación de figuras, bibliografías especializadas y corrección gramatical y ortográfica en inglés.

La relación entre Taiwán y China en los últimos 300 años

La historia de Taiwán y China en los últimos 300 años está marcada por conflictos políticos, culturales y sociales que han dado forma a la identidad de ambos territorios. A principios del siglo XVIII, Taiwán era un territorio periférico dentro del Imperio Qing, donde la población indígena convivía con colonos han que llegaron del continente (Li, 2023). La llegada de colonos holandeses y españoles en el siglo XVII también influyó en la dinámica social de la isla, pero fueron los Qing quienes, tras la conquista en 1683, integraron a Taiwán plenamente en su administración (Hans, 2022). Durante este período, Taiwán se convirtió en un lugar de intereses económicos, lo que atrajo a una población diversa, contribuyendo a un paisaje cultural heterogéneo.

El siglo XIX fue testigo de cambios fundamentales, especialmente con la Primera Guerra Sino-japonesa en 1895, tras la cual Taiwán fue cedida a Japón. Este periodo de dominio japonés, que se extendió hasta el final de la Segunda Guerra Mundial en 1945, significó una modernización rápida pero también una opresión cultural (Ho, 1975). La administración japonesa realizó inversiones significativas en infraestructura y educación, aunque también intentó asimilar a la población taiwanesa, eliminando muchas de sus tradiciones locales (Ching, 2001). Al final de este periodo, la derrota de Japón llevó a la repatriación de Taiwán a la República de China (ROC), un gobierno que enfrentaría enormes desafíos internos y externos.

Con el fin de la Segunda Guerra Mundial, Taiwán fue administrada brevemente por las fuerzas aliadas, antes de ser entregada a la ROC. Sin embargo, la inestabilidad política y social en el continente llevó a la Guerra Civil China (1945-1949), culminando con el establecimiento de la República Popular China (RPC) en 1949 (Office of the Historian, 2025). El régimen del Kuomintang, bajo el liderazgo de Chiang Kai-shek, se trasladó a Taiwán, donde comenzó a consolidar el poder y a implementar políticas de nacionalismo chino (Hood, 1997). Este contexto de confrontación marcó el inicio de una era de tensiones entre Taiwán y China continental que perdurarían en las décadas siguientes.

En las décadas de 1970 y 1980, Taiwán experimentó un proceso de democratización, que se aceleró tras la muerte de Chiang Kai-shek en 1975 (Davison, 2003). Este cambio político fue significativo no solo para Taiwán, sino también para su relación con China. El reconocimiento de la RPC como el único gobierno legítimo de China por parte de muchos países, incluida la ruptura de rela-

ciones diplomáticas con Taiwán, llevó a la isla a modificar su enfoque hacia el nacionalismo y la identidad (Roy, 2003). Desde entonces, Taiwán ha buscado establecer su propia identidad separada, enfrentando la oposición de Pekín que considera a Taiwán como parte de su territorio.

En la actualidad, la relación entre Taiwán y China es un tema de gran complejidad y relevancia geopolítica, debido a que Taiwán se esfuerza por mantener su autonomía y democracia y China intensifica su presión diplomática con el fin de buscar la reunificación (Sharma, 2023). La situación se complica por el creciente interés y apoyo de EE.UU. hacia Taiwán, lo que añade un factor más de complejidad en el equilibrio de poder regional (Ching, 2001), entendiendo la rivalidad por la hegemonía global entre las dos grandes superpotencias. En este contexto, las identidades taiwanesa y china continúan evolucionando, moldeadas por la historia, la política y la cultura, dejando abierta la pregunta sobre el futuro de esta relación tan intrincada y conflictiva.

La situación actual de la región

La situación actual en el Mar de China Meridional y en el Mar de China Oriental refleja una creciente tensión geopolítica y oceanopolítica que afecta directamente los intereses marítimos de la región, debido a que China ha intensificado su presión sobre Taiwán a través de ejercicios militares, incursiones de la Guardia Costera y la construcción de capacidades para un eventual bloqueo marítimo, como se evidenció en los recientes ejercicios “Strait Thunder 2025A”. Estas acciones buscan no solo desgastar los recursos de Taiwán, sino también normalizar la presencia china en aguas disputadas, afectando la percepción de seguridad y la estabilidad de las rutas marítimas esenciales para el comercio internacional (ISW & AEI, 2025), (The Economist, 2025), (The Diplomat, 2025). La posibilidad de un bloqueo o la interrupción de las líneas de suministro tendría un impacto directo sobre la economía taiwanesa, altamente dependiente de las importaciones de energía y bienes, y sobre la cadena global de suministros, especialmente en sectores estratégicos como el de semiconductores (The Economist, 2025), (The Jamestown Foundation, 2025).

Estados Unidos, por su parte, mantiene una postura de apoyo estratégico a Taiwán y a la libertad de navegación en la región, realizando patrullas y ejercicios navales que buscan disuadir una escalada militar china; sin embargo, la creciente capacidad militar de China, basada en ciencia y tecnología militar

de últimas generaciones, y el uso de tácticas de “zona gris”, como bloqueos parciales o la imposición de zonas de exclusión, ponen a prueba la determinación estadounidense y la de sus aliados, como Japón, Filipinas y Australia (The Economist, 2025), (The Economist, 2025), (Wushuang Yi, 2024). La incertidumbre política en Washington y la fragmentación interna en Taiwán añaden complejidad, ya que tanto la respuesta militar como la diplomática se ven condicionadas por factores internos y externos; en ese contexto, la militarización de estos espacios marítimos no solo amenaza la soberanía de Taiwán, sino que también incrementa el riesgo de incidentes que puedan escalar a un conflicto regional y global de mayores proporciones (ISW & AEI, 2025), (The Economist, 2025), (newKerala.com, 2025).

Otros actores regionales como Filipinas, Vietnam y Malasia también se ven afectados por la expansión china en el Mar de China Meridional, en donde la construcción de bases, la imposición de restricciones a la pesca y la presencia constante de la guardia costera china han generado disputas territoriales y legales de alto perfil (newKerala.com, 2025), (Big News Network, 2025). Estos países, al igual que Taiwán, dependen de la libre circulación por rutas marítimas internacionales para su desarrollo económico y seguridad alimentaria; sin embargo, la falta de avances en un código de conducta vinculante entre China y la ASEAN⁴⁵, sumada a la presión militar y legal de Pekín, debilita la gobernanza regional y pone en riesgo la integridad de los intereses marítimos de todos los actores involucrados, reforzando la percepción de que el control de China sobre estos mares representa una amenaza directa a la estabilidad y prosperidad del Indo-Pacífico (newKerala.com, 2025), (Wushuang Yi, 2024), (Big News Network, 2025).

La relación de poder confrontativa entre Taiwán y China

La relación confrontativa entre Taiwán y China se sustenta en una asimetría de poder que ha llevado a Taiwán a adoptar la “estrategia del puercoespín” para disuadir una invasión china. Esta estrategia contempla tres capas defensivas: la primera es un sistema avanzado de inteligencia y reconocimiento para anticipar ataques; la segunda involucra una guerra de guerrillas naval con

45 Association of Southeast Asian Nations / Asociación de Naciones del Sudeste Asiático / Es una organización intergubernamental fundada en 1967 por cinco países: Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia, con el objetivo de acelerar el crecimiento económico, el progreso social y la cooperación cultural en la región del sudeste asiático. Actualmente, la ASEAN está integrada por diez países miembros y representa una de las economías más dinámicas del mundo, con un enfoque en la estabilidad regional y la integración económica (Ministerio de Comercio de España, 2025), los miembros son: Brunei Darussalam, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam (ASEAN, 2025).

fuerzas móviles y misiles antibuque para dificultar el avance chino; y la tercera se basa en la defensa territorial, aprovechando la geografía y la población para infligir costos elevados al invasor, haciendo la conquista extremadamente costosa (La Nación, 2022), (BBC News Mundo, 2022), (El Orden Mundial, 2025). Así, Taiwán busca compensar su inferioridad numérica y tecnológica con una defensa resiliente y escalonada.

Por su parte, Taiwán y sus aliados, principalmente Estados Unidos y Japón, aplican la “estrategia de la primera cadena de islas” para contener la expansión china en el Indo-Pacífico, teniendo al estrecho de Taiwán y la línea media que había sido establecida como un medio trascendental para mantener a los países en equilibrio inestable, pero que más adelante se convirtió en la referencia desde la cual China ha evidenciado sus intenciones hacia Taiwán en espacios marítimos en los que la CONVEMAR tiene un espectro difuso de aplicación. Esta cadena estratégica abarca islas y archipiélagos que forman una barrera natural y militar desde Japón hasta el mar de la China Meridional, facilitando el control de las líneas de comunicación marítima y limitando la libertad de maniobra del Ejército Popular de Liberación (Fravel, 2020). En este contexto, la primera cadena es clave para proyectar poder y asegurar la presencia estadounidense en la región, mientras Taiwán actúa como un eslabón crucial para impedir que China consolide su dominio marítimo (Congressional Research Service - RL33153, 2024).

China, en respuesta, emplea tácticas de zona gris que combinan acciones militares y no militares para presionar a Taiwán sin desencadenar un conflicto abierto, como incursiones aéreas, ejercicios navales simulados y campañas de desinformación (Hoffman, 2025). En este escenario, Taiwán ha desarrollado capacidades A2/AD (anti-acceso/negación de área) que incluyen misiles móviles antibuque y sistemas de defensa aérea portátiles, diseñados para impedir o complicar el desembarco y la proyección militar china cerca de la isla (Hornor, Erikson, & Martinson, 2019). Estas capacidades permiten a Taiwán fortalecer su disuasión y mantener un equilibrio precario frente a la superioridad militar china.

La estrategia del puerco espín

Taiwán ha adoptado una estrategia de defensa asimétrica, comúnmente conocida como la “estrategia del puerco espín”, con el objetivo principal de di-

suadir una invasión china. Esta estrategia se centra en desarrollar capacidades militares que hagan que una invasión anfibia sea prohibitivamente costosa y arriesgada para el Ejército Popular de Liberación (EPL).

Por lo tanto, China tendría que cruzar una gran masa de agua para lanzar una invasión contra una isla densamente poblada que se extiende por un territorio montañoso. Las invasiones anfibas son notoriamente difíciles, por lo que los observadores no deberían esperar que China pudiera llevar a cabo una operación de este tipo sin un riesgo operativo considerable. (Beckley, Cooper , & Schwartz, 2025)

Entendiéndose que para Taiwán es extremadamente caro y utópico hacer el intento de igualar la superioridad numérica de China, lo más lógico es invertir en armas pequeñas, móviles y difíciles de detectar, como misiles antibuque, sistemas de defensa aérea portátiles y minas terrestres, infligiendo a las fuerzas de desembarco chinas bajas significativas, retrasando al enemigo su avance hacia los objetivos estratégicos, mientras espera el apoyo de sus aliados o hasta que China desista en sus intenciones.

El plan no es tanto vencer al Ejército chino —algo imposible dada la asimetría militar— como repeler con éxito un desembarco naval y que China renuncie a la invasión, ya sea para evitar el estallido de una gran guerra o por un acuerdo entre Pekín y otras potencias internacionales. (Iriarte, 2025, pág. Un rival pequeño imposible de tragar)

Desde esa perspectiva, la efectividad de la estrategia del puerco espín radica en la capacidad taiwanesa para identificar con claridad los centros de gravedad de las fuerzas de desembarco chinas y explotar sus vulnerabilidades desde el inicio de una invasión anfibia que China lleve a cabo, a gran escala, atravesando las aguas del Estrecho de Taiwán.

Por lo tanto, las fuerzas taiwanesas buscan crear un entorno operativo adverso para las fuerzas invasoras, dificultando el desembarco, la consolidación de cabezas de playa y el avance hacia el interior de la isla. Esta aproximación se complementa con el fortalecimiento de la resiliencia civil y la preparación para una guerra de guerrillas en caso de que la defensa inicial sea comprometida, es evidente que el costo que todo eso implica para Taiwán es extremadamente alto, lo que hace que uno objetivo nacional sea evitar la guerra con China; de todos modos, como argumentan Hass, Glaser & Bush (2023), el esfuerzo de China por ocupar Taiwán sería muy costoso, pero existe la intención de hacerlo, es más, se sabe que el año en el que se lo haría se habría anticipado, aunque siempre habrán circunstancias y situaciones que cambien las cosas.

Chairman of the Joint Chiefs of Staff General Mark Milley weighed into the discussion at another congressional hearing in June. He argued that Xi Jinping and his military are aware that an invasion of Taiwan “would be extraordinarily complicated and costly.” Milley also distinguished between capabilities and intent, asserting that Xi had moved up the target for developing capabilities to seize Taiwan from 2035 to 2027 but that the PRC did not currently have the intent to seize Taiwan in the next year or two. Milley acknowledged that intent could change quickly but expressed doubt that an invasion would happen “out of the blue.” (págs. 89-90)

Traducción libre

El jefe del Estado Mayor Conjunto, general Mark Milley, intervino en el debate en otra audiencia del Congreso celebrada en junio. Argumentó que Xi Jinping y sus fuerzas armadas son conscientes de que una invasión de Taiwán sería extraordinariamente complicada y costosa. Milley también distinguió entre capacidades e intención, afirmando que Xi había adelantado el objetivo de desarrollo de capacidades para apoderarse de Taiwán de 2035 a 2027, pero que la República Popular China no tenía actualmente la intención de apoderarse de Taiwán en uno o dos años. Milley reconoció que la intención podría cambiar rápidamente, pero expresó sus dudas de que una invasión se produjera de repente. (págs. 89-90)

La visión de cómo se llevaría a cabo esta estrategia se visibiliza con la infraestructura y los medios que ha dispuesto la planificación del Ministerio de Defensa Nacional de la República de China (MND), se puede observar en la Figura 33, lo que también acompaña a las declaraciones del ministro de defensa de Taiwán, Wellington Koo, el 23 de marzo de 2025 afirmó que:

...el país está preparado para responder a cualquier intento de China de bloquear la isla, en un contexto de crecientes tensiones en la región, con declaraciones que surgen tras un informe del Wall Street Journal que señala que las fuerzas armadas chinas han intensificado su preparación para un posible cerco militar sobre Taiwán. (Escenario Mundial, 2025)

Figura 33

Visión de la estrategia del Puerco Espín ante una invasión china



Nota. Figura modificada de La “estrategia del puercoespín”: así se defenderá Taiwán ante una invasión china, por El Orden Mundial, 2025, obtenida el 20 de abril de 2025, de <https://elordenmundial.com/taiwan-invasion-china-estrategia-puercoespín-geopolítica/>.

Las capas del “puerco espín”

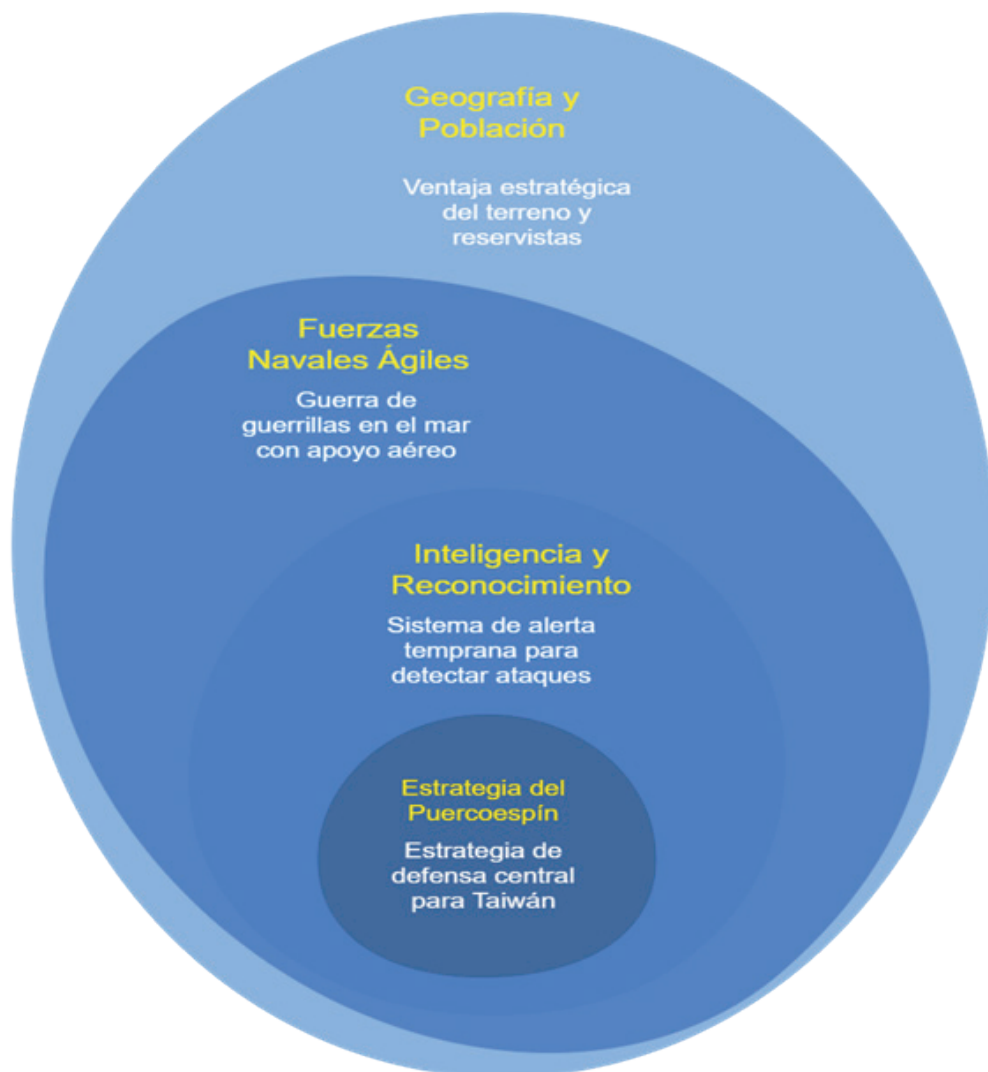
Taiwán ha desarrollado la estrategia del puercoespín como un sistema de defensa asimétrica para hacer una posible invasión china extremadamente costosa y difícil. Esta estrategia se estructura en tres capas: la primera, basada en inteligencia y reconocimiento, busca evitar el efecto sorpresa mediante un sistema de alerta temprana que detecta ataques relámpago chinos; la segunda capa despliega fuerzas navales ágiles para una guerra de guerrillas en el mar, apoyadas por aviones estadounidenses, y la tercera se apoya en la geografía montañosa y la población para multiplicar las bajas del invasor, con un millón y medio de reservistas y armas móviles que dificultan el avance enemigo (BBC News Mundo, 2022), (Infobae, 2023).

La tercera capa es fundamental para la resistencia de Taiwán, ya que su orografía escarpada y la urbanización dificultan los desembarcos chinos, mientras que las armas portátiles, como misiles antitanque y antiaéreos, recuerdan la

efectividad demostrada en conflictos recientes como el de Ucrania. Pekín tendría que iniciar una ofensiva masiva con misiles y ataques aéreos para neutralizar las defensas taiwanesas, pero la estrategia del puercoespín busca infligir un alto costo humano y material para disuadir la invasión. Así, Taiwán se posiciona para resistir y ganar tiempo hasta la posible intervención de aliados como Estados Unidos (Leoni, 2022; La Nación, 2022).

Figura 34

Capas de la estrategia del Puerco Espín de Taiwán



Nota. La figura fue generada con NAPKIN AI, sobre la base informativa (BBC News Mundo, 2022), seleccionada por el autor para mejor visualización de esta estrategia asimétrica.

La estrategia de la primera cadena de islas para la contención a China

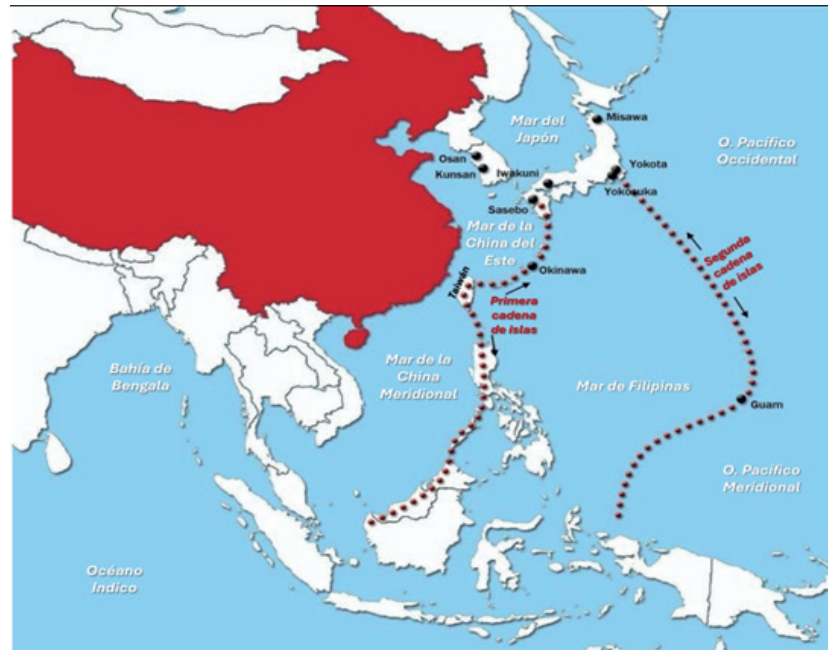
La primera cadena de islas es una estrategia de contención marítima diseñada por los EE.UU., ideada por el secretario de Estado John Foster Dulles en 1951, durante la Guerra de Corea, la cual tiene el propósito trascendental para los intereses estadounidenses y de otros actores de la Región de limitar e impedir la proyección de poder naval de China, en la cuenca del Pacífico Occidental. La estrategia está diseñada para “envolver” a China con un conjunto de alianzas estratégicas de los actores regionales, sobre las cuales se construyeron varias bases navales en varias islas que configuran un arco que incluye a Japón, las islas Ryukyu, Taiwán, Filipinas y Borneo (Doshi, 2021). El concepto es interesante, ya que crea una barrera geográfica marítima que actúa como una barrera que impide o limita la proyección del poder naval de la Armada del Ejército Popular de Liberación (PLAN) hacia el Pacífico, constituyéndose en un obstáculo para los objetivos de los intereses nacionales de China.

Aunque concebida por EE.UU. durante la Guerra Fría para contener la influencia china y el comunismo, la noción de cadena de islas ha sido reinterpretada por Pekín, generalmente refiriéndose a dos líneas principales, aunque a veces se menciona una tercera que conecta las Aleutianas, Hawái y las islas de la Línea; la primera cadena se extiende desde las Kuriles hasta Singapur, incluyendo Japón, Taiwán y Filipinas, mientras que la segunda conecta Japón (Ogasawara) con Palaos, pasando por las Marianas, Guam y Yap, dentro de las cuales China identifica cuatro escenarios clave para su seguridad nacional: el Mar del Sur de China, Taiwán, el Mar de China Oriental y la península de Corea (Decifrando la Guerra, 2024).

La estrategia explota inteligentemente la geografía regional, canalizando los movimientos navales chinos hacia puntos geográficos estratégicos y predecibles, como los estrechos de Luzón y Miyako, donde las fuerzas aliadas pueden concentrar sus capacidades de contramedida. Para EE.UU. y sus socios regionales, la robustez de la primera cadena (Figuras 34 y 35) sigue siendo un elemento vital para proyectar influencia y mantener un equilibrio estratégico favorable en la dinámica región del Indo-Pacífico. Tanto en la primera cadena, como en la segunda, Taiwán constituye un punto estratégico y un objetivo oceanopolítico muy claro: impedir la proyección hegemónica de la China a la cuenca del Pacífico, y consecuentemente para Taiwán constituye un interés marítimo nacional sustancial para su supervivencia.

Figura 35

Esquema general de las cadenas de islas de contención a China



Nota. La figura fue modificada de *La geopolítica de Asia-Pacífico: Una geopolítica de escuadra y cartabón*. De F. Aznar, 2023, https://www.elradar.es/la-geopolitica-de-asia-pacifico-una-geopolitica-de-escuadra-y-cartabon/#_ftn9.

Figura 36

Esquema general de las cadenas de islas de contención a China



Nota. Figura tomada de *Mapa de las cadenas de islas y la presencia militar estadounidense en Asia-Pacífico*, de Descifrando la Guerra, 2024, de <https://www.descifrandolaguerra.es/mapa-de-las-cadenas-de-islas-y-la-presencia-militar-estadounidense-en-asia-pacifico/>.

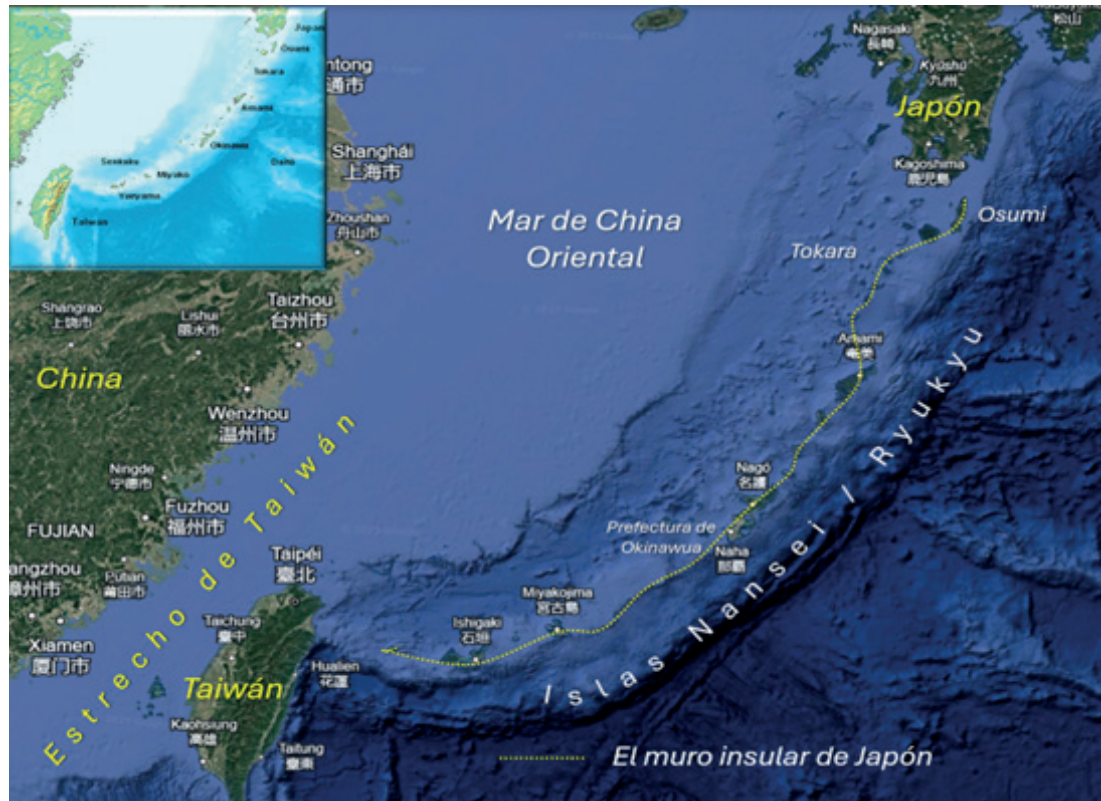
La importancia oceanopolítica de la primera cadena de islas se fundamenta en su potencial capacidad para disuadir las acciones militares marítimas chinas mediante una estrategia de defensa de negación; con este enfoque se busca activamente frustrar cualquier intento de la República Popular China por establecer un control marítimo hegemónico en la región y proteger a los aliados clave como Taiwán, Japón y Filipinas de posibles acciones bélicas.

La configuración geográfica marítima del área ubica estratégicamente a Taiwán en el centro dinamizador de la cadena y se evidencia como uno objetivo oceanopolítico vital, de tal forma que si China toma el control de la isla, representaría una victoria estratégica para el gobierno chino y allanaría el camino para que la PLAN, la fuerza naval china, rompa la contención impuesta por la primera cadena y de esa forma proyecte su poder hacia el Pacífico como facilidad, con los efectos oceanopolíticos que eso representa (Hass, Glaser, & Bush, 2023).

En ese contexto, los EE.UU. ha consolidado acuerdos bilaterales de seguridad, como las significativas Directrices de Defensa de 2023 con Filipinas (Anexo A), que facilitan las operaciones conjuntas diseñadas para contrarrestar las actividades de la creciente fuerza naval china (U.S. Department of Defense, 2023). Paralelamente, Japón ha incrementado el despliegue de activos militares avanzados en las islas Nansei/Ryukyu (Figura 36), buscando reforzar la defensa del flanco norte de la cadena, aprovechando su notable superioridad en tecnologías antisubmarinas y de defensa aérea, desplegando misiles de largo alcance y sistemas de vigilancia en dichas islas, reforzando su posición como “muro insular” frente a China (Galaxia Militar, 2022); no obstante, la rápida modernización y expansión de la armada china, que ya supera los 370 buques y demuestra una creciente capacidad para operar más allá de la primera cadena, plantea desafíos estratégicos significativos que requieren una adaptación constante de esta estrategia de contención.

Figura 37

El “Muro insular” de Japón para la contención de China



Nota. Composición gráfica de propia autoría, con base cartográfica de Google Earths y figura tomada de File: Location Ryukyu Islands.PNG, por M. Nanshu, de https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Location_Ryukyu_Islands.PNG

Desde la perspectiva de Beijing, la primera cadena de islas se percibe como un cerco estratégico hostil diseñado para contener su legítima proyección de poder marítimo y amenazar su seguridad nacional en el dominio marítimo. En respuesta a esta percepción, China ha implementado una serie de tácticas de zona gris, que incluyen actividades marítimas coercitivas y la expansión de su presencia naval, buscando erosionar gradualmente el espacio operativo de EE.UU. y sus aliados en la región (Hass, Glaser, & Bush, 2023). Paralelamente, China ha realizado inversiones masivas en capacidades de negación de acceso/área (A2/AD), como misiles antibuque de largo alcance y sistemas avanzados de defensa aérea, con el objetivo de limitar la libertad de navegación y operación de las fuerzas estadounidenses en aguas regionales, tal como se detalla en un reciente informe del Pentágono (U.S. DoD, 2024).

La estrategia de contención de la primera cadena ha sido criticada por aumentar las tensiones regionales y fomentar una dinámica de suma cero en las relaciones entre China y EE.UU., lo que la Embajada China en Washington ha señalado como un factor que desestabiliza la paz y la seguridad en la región (DW, 2025). Estas críticas se enmarcan en el contexto de las maniobras militares chinas alrededor de Taiwán, que buscan demostrar capacidad para bloquear áreas clave y rutas marítimas, incrementando la presión sobre la isla y sus aliados, mientras EE.UU. mantiene su compromiso ambiguo para disuadir una agresión abierta (DW, 2025). A pesar de estas críticas y los desafíos impuestos por el creciente poderío naval chino, la primera cadena de islas sigue siendo un pilar fundamental de la política de defensa estadounidense en el Indo-Pacífico, evolucionando a través de una mayor y más estrecha cooperación con sus aliados regionales para preservar la estabilidad y el equilibrio de poder en esta crucial región oceanopolítica y geopolítica (Díaz Herrero, 2023).

Esta estrategia se materializa en la consolidación de bases militares y acuerdos con países aliados como Japón, Filipinas y Australia, que permiten a EE.UU. mantener una posición estratégica clave frente a la expansión china y asegurar el libre tránsito marítimo en rutas vitales para el comercio global (FPRI, 2025). En este contexto, se plantea la importancia de la segunda cadena de islas, en donde Palau, un pequeño archipiélago en el Pacífico occidental, se ha convertido en un enclave crucial en la creciente rivalidad estratégica entre EE.UU. y China, considerando que su vinculación con Washington por el Pacto de Libre Asociación, que garantiza acceso militar exclusivo a EE.UU. y vuelve a Palau como una pieza central en la “Segunda Cadena de Islas” estadounidense para contener la proyección militar china.

Por tal motivo, EE.UU. está instalando radares y modernizando pistas aéreas para dispersar sus fuerzas y ampliar la vigilancia, mientras, según informes, la isla es objeto de una campaña de influencia vinculada a Beijing (Infobae, 2025), para minimizar la influencia estadounidense e incrementar la china, como estrategia para debilitar la segunda cadena de islas.

La creciente militarización de Palau ha coincidido con una serie de actividades sospechosas impulsadas por ciudadanos chinos y entidades vinculadas a Beijing. Según dos informes de inteligencia distribuidos por la embajada de EE.UU. en Palau, individuos con presuntos vínculos con el Departamento de Trabajo del Frente Unido, el órgano del Partido Comunista Chino encargado de coordinar actividades de influencia exterior,

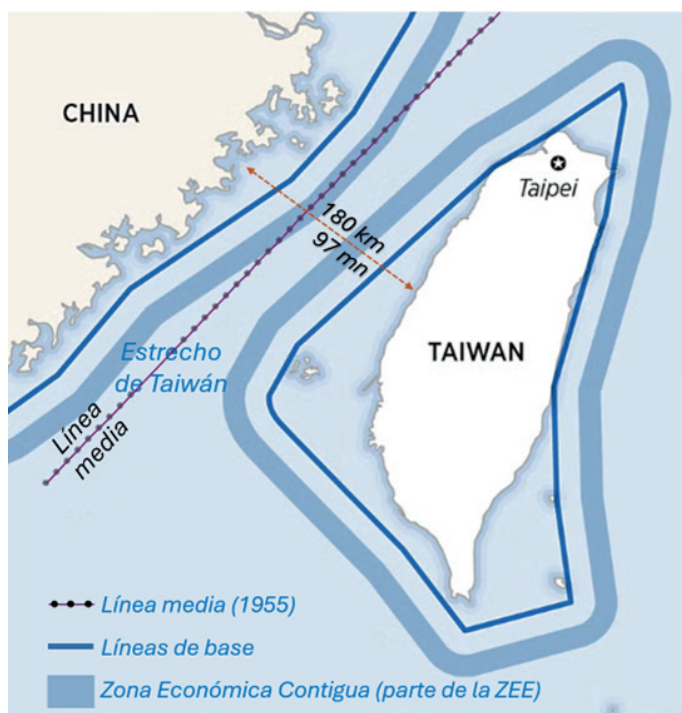
han buscado construir lazos con figuras políticas locales a través de donaciones y reuniones privadas. (Infobae, 2025)

La aplicación de la CONVEMAR en el estrecho de Taiwán y la línea media

En medio de estas circunstancias, hay un aspecto muy importante que tiene que ver con el Derecho del Mar y con la CONVEMAR, ya que teniendo en mente que para la visión china Taiwán es una provincia de ultramar, por su cercanía al continente, los espacios marítimos que se encuentran entre el continente y la isla, un estrecho de aproximadamente 160 km, caracterizarían aguas interiores para la China y la distribución de los espacios marítimos, tales como, mar territorial y zona económica exclusiva se medirían a partir de las líneas base de la parte oriental de la isla. Las disputas entre China y Taiwán, después de que Chiang Kai-Shek y sus tropas llegaran hasta la isla, promovió la necesidad de crear un mecanismo que permitiera algún tipo de equilibrio en esos espacios marítimos, sobre todo por la perturbación que podrían agregar a las LCM; para lo cual se trazó una “línea media” dividiendo el estrecho de Taiwán 50% para cada beligerante (Figura 38).

Figura 38

Aplicación de la CONVEMAR en el Estrecho de Taiwán y la Línea Media (1955)



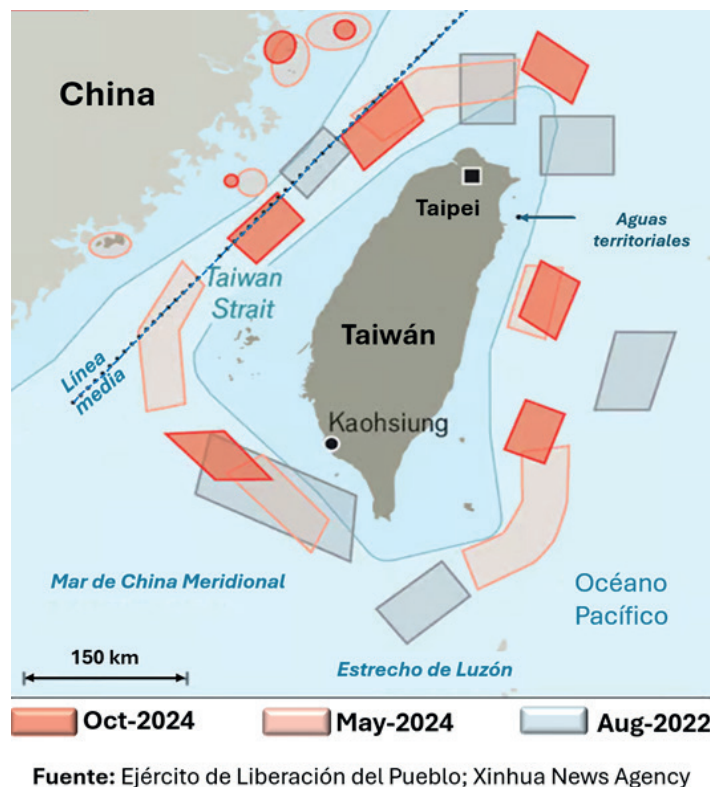
Nota. Figura modificada de China, por The Heritage Foundation, 2024, <https://www.heritage.org/military-strength/assessing-threats-us-vital-interests/china>.

Comportamientos respecto a la línea media

La línea media del Estrecho de Taiwán surgió en 1955 como un mecanismo informal de gestión de tensiones tras la Primera Crisis del Estrecho, impulsada por EE.UU. durante las negociaciones del tratado de defensa con la República de China (Pedrozo, 2020). A pesar de que esta línea media sirvió para evitar crisis y la guerra durante décadas, hoy, para la China, esa línea no existe más y por esa razón se han incrementado los ejercicios militares que tienen características cada vez más complejas (Figura 39), describiendo patrones que deben ser analizados en forma permanente, porque afectarán a los intereses marítimos globales; estos patrones, como han sido analizados por Amrita Jash⁴⁶ (2024), en la Tabla 17.

Figura 39

Áreas de ejercicios de tiro real de China



⁴⁶ Doctora profesora adjunta en el Departamento de Geopolítica y Relaciones Internacionales de la Academia de Educación Superior Manipal (Institución de Eminencia), India.

Nota. La línea media irrespetada hasta la no existencia desde la visión china. Figura modificada de Chinese military exercises foreshadow a blockade of Taiwan, por The Economist, 2025, <https://www.economist.com/briefing/2025/05/01/chinese-military-exercises-foreshadow-a-blockade-of-taiwan>

Tabla 17

Comportamiento de China frente a la posición de Taiwán

#	Patrón de comportamiento	Interpretación de los patrones
1.	Frecuencia y escala de los ejercicios militares	La línea media ya no es referencia de tantas veces que han sido dejada de lado por China y los ejercicios militares son cada vez con mayor frecuencia.
2.	Sofisticación de las operaciones militares	Caracterizadas por el uso de fuego real, la participación de todas las fuerzas, lo adelantado de sus capacidades de mando, control, comunicaciones e inteligencia y el propio desarrollo tecnológico de sus medios.
3.	Uso creciente de alta tecnología	Con énfasis en el uso de drones, misiles de última generación, ciberguerra, inteligencia artificial, entre otros aspectos de ese desarrollo, que configuran la complejidad de su acción sobre los espacios marítimos alrededor de Taiwán, casi como un laboratorio.
4.	Voluntad china de alcanzar los objetivos narrativos	La unificación de China con Taiwán y construir un camino para alcanzar la máxima hegemonía global, dejando un claro mensaje a los aliados como Japón y los EE.UU. de que China es capaz de lo sea necesario para alcanzar dichos objetivos del PLA para prevenir cruces militares y evitar conflictos.

Nota. Tabla de propia autoría, basada en (Jash, 2024) y criterios propios

Por otra parte, no existe un tratado o acuerdo formal entre China (RPC) y Taiwán (ROC) que la haya establecido como una frontera oficial. La RPC nunca la reconoció, viéndola como una imposición estadounidense, y desde 2020 ha declarado su inexistencia (Reuters, 2022), subrayando la falta de un estatus legal vinculante para este entendimiento real que satisfaga los intereses nacionales de ambas partes.

El respeto a la línea media se mantuvo mientras la superioridad militar taiwanesa, respaldada por EE.UU., fue significativa, pero el fortalecimiento mili-

tar chino desde finales del siglo XX alteró esta dinámica (Hass, Glaser, & Bush, 2023). Las acciones voluntarias de cruzar la línea de parte de China que eran eventuales hasta 2019; sin embargo, la frecuencia de estos “cruces” se fueron incrementando en cantidad e intensidad a partir de 2020 “Durante años, China la reconoció tácitamente, pero en 2020 un portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores declaró que ‘no existía’” (Infobae, 2022), obligando a que Taiwán declare que China ha “destruido” el acuerdo informal (Reuters, 2022); como consecuencia de este desconocimiento de la existencia de un “límite a ser respetado”, simplemente deja el espacio para que China tome las acciones necesarias para que alcance sus objetivos con respecto a Taiwán y, por otro lado, los gobiernos taiwaneses se afiancen en una ley firmada por Jimmy Carter en 1979 de los EE.UU. conocida como Taiwan Relations Act (TRA)⁴⁷ (CONGRESS.GOV, 1979), que estableció el compromiso de proveer a Taiwán los recursos de defensa necesarios para su autodefensa y de mantener la capacidad para resistir cualquier coerción contra su seguridad o sistema; sin embargo, la TRA no obliga a los EE.UU. a defender a Taiwán, manteniendo una política de ambigüedad estratégica sobre una posible intervención militar, lo que en la actualidad, ante la reciente erosión de la línea media, se incrementa el riesgo de que las acciones de China escalen, a pesar de que Taiwán aún la considera una referencia defensiva (Pedrozo, 2020).

Estrategia de “hechos consumados” y la línea de los 9 puntos

La “línea de los nueve puntos” es la delimitación que China (Figura 40) utiliza para reclamar soberanía sobre el 90% del mar de China Meridional, abarcando islas, arrecifes y zonas económicas exclusivas de Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunéi y Taiwán. Esta demarcación, trazada inicialmente en 1947, se fundamenta en supuestos derechos históricos vinculados a la presencia de pescadores y dinastías chinas, aunque carece de sustento jurídico bajo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). La zona es estratégica: concentra el 12% de la pesca global, reservas de 11.000 millones de barriles de petróleo y el 30% del comercio marítimo mundial, incluyendo el 80% del crudo que importa China (El Orden Mundial, 2025). Su control permitiría a Pekín proyectar poder militar y controlar rutas vitales para economías como Japón, Corea del Sur y Taiwán (ICAS, 2023).

En 2016, el Tribunal de La Haya invalidó los reclamos históricos de China, respaldando las demandas de Filipinas bajo la UNCLOS, pero Pekín rechazó

⁴⁷ Ley de Relaciones con Taiwán

el fallo y aceleró la militarización mediante la construcción de siete islas artificiales con pistas aéreas, puertos y sistemas de misiles (CIDOB, 2022), (3GIM-BALS, 2024). Estados Unidos y aliados como Australia realizan operaciones de libertad de navegación (FONOPs) para desafiar estas pretensiones, mientras China despliega buques de la Guardia Costera y pesqueros armados para intimidar a vecinos (Prisma, 2021). Esta estrategia de “hechos consumados” busca normalizar su presencia y erosionar la resistencia regional, generando un ciclo de tensiones que incluye incidentes como el uso de cañones de agua contra embarcaciones filipinas en el banco de Second Thomas (CIDOB, 2022).

Figura 40

Reclamaciones territoriales marítimas de China en el Mar de China Meridional



Nota. Figura tomada de El mapa de la línea de los nueve puntos: la gran reclamación marítima de China, por El Orden Mundial, 2025, en <https://elorden->

mundial.com/mapas-y-graficos/mapa-linea-nueve-puntos-reclamacion-maritima-china/. Creative Commons BY-NC-ND

Las implicaciones trascienden lo regional: el 60% del comercio marítimo de la UE y el 40% de las importaciones energéticas de Asia dependen de estas aguas (Monares, 2019). Un conflicto abierto interrumpiría cadenas globales de suministro, afectando a economías como Ecuador, que exporta el 70% de su camarón a Asia a través de estas rutas (Macaraig & Fenton, 2021). Además, la erosión del derecho marítimo internacional favorecería modelos de expansión territorial basados en la coerción, debilitando el sistema de gobernanza oceánica. La “línea de los nueve puntos” simboliza así la pugna entre el orden liberal y las ambiciones hegemónicas, con Taiwán como actor clave por su posición geográfica y alianzas tecnológicas con Occidente (Aljazeera, 2023).

Tácticas de zona gris

Las tácticas de zona gris de China contra Taiwán, según el informe del Global Taiwan Institute, son acciones coercitivas no militares que buscan debilitar la soberanía, la cohesión social y la capacidad militar de Taiwán sin desencadenar una guerra abierta (GTI, 2025). En el ámbito marítimo, China emplea la Armada del Ejército Popular de Liberación (PLAN) y la Guardia Costera China (CCG) en ejercicios de cerco, como los simulacros Joint Sword 2024A y 2024B, que rodearon la isla para presionar a Taipéi y erosionar su espacio operativo (GTI, 2025). Tras el discurso de Lai (oct 2024), China realizó el ejercicio de cerco Joint Sword 2024B. Aunque más corto (13h) y con zonas de exclusión menores que en 2022, la PLAN y la Guardia Costera desplegaron recursos para amenazar a Taiwán y provocar una respuesta militar.

En el desarrollo más reciente y alarmante hasta el momento, a fines de febrero de 2025, el EPL realizó ejercicios de fuego real a solo 40 millas náuticas de la costa de Taiwán “sin previo aviso”, según el Ministerio de Defensa de la República de China.²³ Es razonable concluir que China continuará con actividades militares de cerca a medida que su confianza crezca y la oposición siga siendo mínima y manejable. (GTI, 2025, pág. 6)

China intensifica las incursiones aéreas en la ADIZ de Taiwán (>3,000 en 2024), cruzando rutinariamente la línea media desde 2020 con cazas, bombarderos y drones (The Guardian, 2025); así mismo, realizó sobrevuelos masi-

vos, llegando a un récord de 153 vuelos por día, en octubre de 2024 y disparó misiles balísticos sobre Taiwán durante crisis (GTI, 2025); adicional a todo ello, las fuerzas militares chinas están empleando globos espías y drones para inteligencia e intimidación, especialmente en elecciones (Vaid & AFP, 2025), algunas de las acciones con las que intenta desgastar defensas, normalizar su presencia, minar la confianza y presionar hacia la reunificación. Por otro lado, en el ciberespacio, China aplica tácticas de zona gris con ciberataques masivos (~2.4M/día en 2024) contra instituciones taiwanesas (Focus Taiwán, 2025). La Fuerza del Ciberespacio del EPL busca infiltrar redes, propagar desinformación y causar interrupciones, como el ataque ColdLock de 2020 (CyCraft, 2021), 2021). Intensifica ataques en momentos clave como elecciones para manipular la opinión (FP, 2019). El objetivo es erosionar la confianza, neutralizar infraestructuras críticas y debilitar a Taiwán sin cruzar el umbral de la guerra.

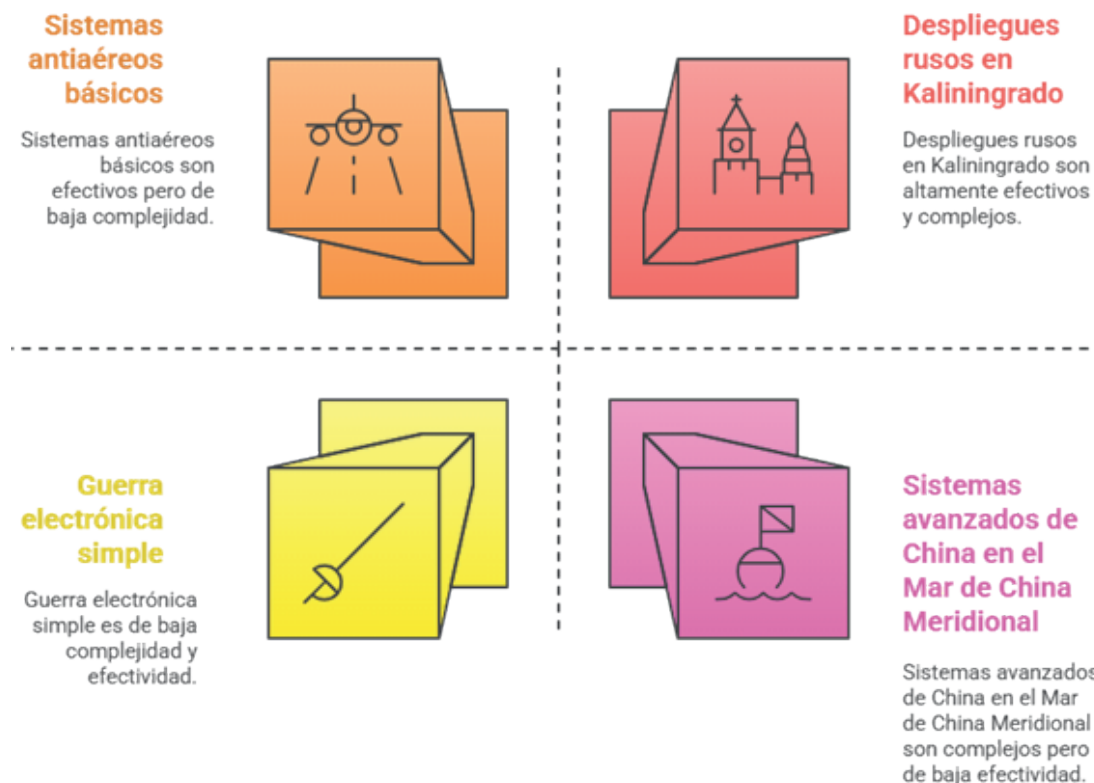
Capacidades A2/AD

Las capacidades de negación de acceso/área, conocidas por sus siglas en inglés como A2/AD (Anti-Access/Area Denial), son un conjunto de estrategias, acciones y sistemas militares diseñados para impedir o dificultar que fuerzas adversarias entren en un área de operaciones determinada (anti acceso), y para limitar su libertad de acción si logran ingresar a dicha zona (denegación de área) (Castellanos, 2022) (Global Defense Insight, 2022) (Villanueva, 2020). Estas capacidades suelen incluir una combinación de misiles de largo y corto alcance, sistemas antiaéreos, antibuque, antisubmarinos, guerra electrónica, sensores avanzados y sistemas de mando y control, que operan de manera integrada para crear “burbujas” defensivas difíciles de penetrar (Villanueva, 2020) (Varela, 2021).

El objetivo principal del A2/AD es disuadir o complicar significativamente cualquier intento de intervención militar enemiga, afectando tanto la aproximación al teatro de operaciones como las maniobras dentro del mismo (Global Defense Insight, 2022) (Villanueva, 2020). Ejemplos contemporáneos incluyen los despliegues rusos en Kaliningrado y Siria, y el desarrollo de sistemas avanzados por parte de China en el mar de la China Meridional y sus alrededores, como acción para impedir la acción de Taiwán y sus aliados, y las acciones que llevan a cabo los aliados con la configuración de las islas de las cadenas de contención a China del área (Castellanos, 2022) (Varela, 2021) (Figura 41).

Figura 41

Estrategias de negación de acceso/área



Nota. Figura de propia autoría sustentada en los conceptos vertidos en los análisis. Fue elaborada con apoyo de Napkin AI.

Estados Unidos y sus intereses frente a la actuación de China en la región

Estados Unidos despliega en la región Indo-Pacífico una política de ambigüedad estratégica que busca contener el ascenso de China sin provocar un enfrentamiento directo, equilibrando su realismo ofensivo con la necesidad de preservar la estabilidad. Reconociendo a China como un competidor par, Washington fortalece alianzas clave como el QUAD, integrado por Estados Unidos, Japón, India y Australia, para consolidar un frente común que garantice el libre acceso a los recursos vivos y no vivos de la región (Abraham, 2020), (Hu & Meng, 2020); en ese sentido, la defensa de Taiwán se convierte en un pilar estratégico, pues su ubicación sobre el estrecho homónimo controla rutas marítimas vitales para el comercio global y la proyección de su poder naval, elementos esenciales para mantener la hegemonía estadounidense y evitar que Pekín consolide un dominio regional irreversible; porque hay considerar,

sin duda alguna, que si China consolida su posición, no habrá retroceso en cuanto lo que lo cree que debe ser y hacer cuando lo consiga (Hu, 2020) (Abraham, 2020).

Esta estrategia se inscribe en un marco más amplio donde Estados Unidos busca sostener su liderazgo global mediante la construcción de una arquitectura de seguridad regional que limite la influencia china en los mares Indo-Pacíficos. La competencia por el control de chokepoints y líneas de comunicación marítima es fundamental, ya que estas rutas sostienen gran parte del comercio mundial y el acceso a recursos estratégicos (He & Feng , 2025), (He & Mingjiang, Understanding the dynamics of the Indo-Pacific: US-China strategic competition, regional actors, and beyond, 2020). La ambigüedad estratégica permite a Washington maniobrar con flexibilidad, apoyando a Taiwán sin comprometerse abiertamente, mientras refuerza su presencia militar y alianzas para disuadir cualquier intento de unificación forzada por parte de China; de esta manera, Estados Unidos asegura su posición como actor dominante en un escenario preeminentemente oceanopolítico cada vez más complejo y competitivo, en donde debe garantizar su hegemonía mundial al costo que sea necesario, esto nos permite hacer una trazabilidad en cuanto a la estrategia que está siguiendo el presidente Trump en la actualidad, es decir, cercar o limitar a China en todos los frentes posibles (Plagemann , 2024).

La política de la ambigüedad estratégica

La política de ambigüedad estratégica de EE.UU. hacia Taiwán surge como resultado de la política de “Una China” y la Ley de Relaciones con Taiwán de 1979, estableciendo una postura deliberadamente imprecisa sobre si EE.UU. intervendrá o no militarmente, en el caso de un ataque chino a la isla. Esta ambigüedad no es fruto de una indecisión, sino una herramienta diplomática aplicada para mantener la flexibilidad estratégica, evitando compromisos claros y disuadiendo tanto a China de invadir Taiwán como a Taiwán de declarar formalmente la independencia (SWI, 2021) (Chan, 2023) (Toro Hardy, 2023). Así, EE.UU. busca equilibrar intereses opuestos, preservar la estabilidad regional, fomentar la cooperación, gestionar tensiones y mantener el statu quo en el estrecho de Taiwán (Nye Jr. , 2024). Esta política ha permitido evitar conflictos directos y mantener la paz en la región, aunque en los últimos años se ha debatido su vigencia ante el aumento de la presión china y las demandas de mayor claridad estratégica (SWI, 2021) (Toro Hardy, 2023).

La política de ambigüedad estratégica de EE.UU., enmarcada en la Ley de Relaciones con Taiwán de 1979, busca equilibrar sus compromisos con Taiwán y su relación con China al evitar confirmar o negar una intervención militar en caso de conflicto (SWI, 2021) (Piqué, 2022). Esta ambigüedad, diseñada para disuadir a China de invadir y a Taiwán de declarar independencia, influye directamente en los intereses marítimos de la región: EE.UU. prioriza la libre navegación en el mar de China Meridional y Oriental, vital para el comercio global, mientras China fortalece su control mediante la construcción de islas artificiales y despliegues militares en zonas disputadas (Monares, 2019) (Zevallos, 2024). Así, la política estadounidense intenta preservar el statu quo sin desestabilizar la seguridad de aliados como Japón y Filipinas, cuyas estrategias de defensa dependen del acceso a rutas marítimas y recursos pesqueros y energéticos; lógicamente, estos esfuerzos de los EE.UU. siempre estarán orientados no solo en los intereses económicos de los recursos marinos, vivos o no vivos, que de una u otra manera son importantes fuentes para su desarrollo, o la protección de la parte de las LCM que generan también su riqueza y poder, sino en un principio casi invisible y que es parte del realismo ofensivo (Mearsheimer, 2001) y que tiene que ver con el competidor par.

El realismo ofensivo

Este concepto, pocas veces puesto en la palestra, pero vigente y palpable, se sustenta en las necesidades de los hegemones de mantener su poder y posición; sostiene que los Estados, impulsados por la anarquía internacional maximizan su poder no solo para sobrevivir, sino para alcanzar la hegemonía, generando competencia constante, lo que se convierte en un factor gravitante a ser considerado en forma prioritaria cuando la geografía se presenta desafiante y compleja, como es el caso del mar; en donde el conocimiento es en sí mismo un desafío extraordinario a ser resuelto y controlado para que, a su vez, las tecnologías que se generen a partir de estos procesos, y además de estar en la punta del desarrollo científico, sean útiles en el cumplimiento de los objetivos sustanciales que mantienen vigentes a los EE.UU., China, Japón, Corea del Sur, etc.

El realismo ofensivo postula que la anarquía internacional obliga a los Estados a priorizar su seguridad maximizando su poder, y constantemente estructuran sus objetivos para mantener su hegemonía, en el nivel que corresponda para impedir que un competidor par lo supere, que es lo que ocurre en la

actualidad entre China y EE.UU., convirtiéndose Taiwán como un objetivo oceanopolítico del más alto nivel, como una llave que abre el poder inherente a la cuenca del Pacífico Occidental; en el plano conceptual, Mearsheimer (2014) pone en los siguientes términos a esa necesidad:

Human nature realists recognize that international anarchy – the absence of a governing authority over the great powers – causes states to worry about the balance of power. But that structural constraint is treated as a second-order cause of state behavior. The principal driving force in international politics is the will to power inherent in every state in the system, and it pushes each of them to strive for supremacy. (págs. 34-35)

Traducción libre

Los realistas de la naturaleza humana reconocen que la anarquía internacional —la ausencia de una autoridad gobernante sobre las grandes potencias— hace que los Estados se preocupen por el equilibrio de poder. Sin embargo, esta restricción estructural se considera una causa secundaria del comportamiento estatal. El principal motor de la política internacional es la voluntad de poder inherente a cada Estado del sistema, y esta los impulsa a aspirar a la supremacía.

Por otra parte, a diferencia del realismo defensivo, argumenta que los Estados racionales buscan la hegemonía regional para minimizar amenazas (Walt, 2018), expandiendo capacidades militares y económicas. Mearsheimer (2021) aplica esto a China, cuya búsqueda de dominio en Asia para garantizar su seguridad frente a EE.UU. vuelve inevitable la competencia agresiva entre grandes potencias, lo que se convierte en una cuestión fundamental de entender desde la lógica de los conceptos de los hegemones, porque a su alrededor se encuentran otros actores que, de una u otra manera, sintetizan las acciones que uno u otro realicen en una determinada área, dosificando sus esfuerzos, exponiendo sus capacidades, definiendo líneas rojas de tolerancia ante la acción del oponente, y delineando los escenarios en donde todo eso se llevará a cabo, en este caso, las implicaciones de Taiwán como un centro dinamizador de la problemática también implican espacios marítimos complejos como los mares de China Occidental y Meridional, y los actores que en esos espacios generan interacciones, interdependencias y lógicas de supervivencia, desarrollo y proyección de sus capacidades e influencias⁴⁸; entonces, la pregunta final es ¿Por qué las grandes potencias están inexorablemente en competencia? La respuesta nos la Mearsheimer (2021) en los siguientes términos:

⁴⁸ Objetivos vitales de la visión oceanopolítica del Mar Equinoccial que se replican como principios globales por la lógica de su concepto.

Para empezar, no existe una autoridad superior que dirija las disputas entre estados ni los proteja cuando se ven amenazados. Además, ningún estado puede tener la certeza de que un rival, especialmente uno con amplio poder militar, no lo atacará. Las intenciones de los competidores son difíciles de adivinar. Los países comprenden que la mejor manera de sobrevivir en un mundo anárquico es ser el actor más poderoso de todos, lo que en la práctica significa ser hegemónico en su propia región y asegurarse de que ninguna otra gran potencia domine sus regiones. (pág. 4)

Desde esa perspectiva, el realismo ofensivo argumenta que los Estados maximizan su influencia ante las intenciones inciertas de otros (Kirshner, 2010), aspirando a la hegemonía regional, más factible que la global (Mearsheimer J. , 2014), mediante diversas estrategias como la guerra o el equilibrio de poder. Esta visión explica rivalidades como la de EE.UU. y China (Allison, 2017), viendo el conflicto como un resultado estructural. Aunque criticada por su pesimismo y énfasis en el conflicto inevitable (Walt, 2018) (Kirshner, 2010), predice tensiones crecientes, como en Taiwán, donde China buscaría la hegemonía regional frente a EE.UU. (Mearsheimer J. , 2021), subrayando que los Estados siempre priorizarán su poder relativo.

El competidor par (Peer Competitor)

Según (Snyder, 2002), la noción de competidor par (Peer Competitor) se refiere a un Estado que posee capacidades militares, económicas y tecnológicas comparables a las de una potencia hegemónica, representando una amenaza directa a su dominio regional o global. En el marco del realismo ofensivo de Mearsheimer (2001), esta categoría implica que las potencias buscan evitar el surgimiento de rivales equivalentes, ya que podrían desestabilizar el equilibrio de poder y desafiar su seguridad (Zevallos, 2024). En el contexto indo-pacífico, China emerge como competidor par de EE.UU. al expandir su armada (más de 370 buques), modernizar sus sistemas A2/AD y reclamar soberanía en el mar de China Meridional, lo que amenaza la hegemonía naval estadounidense y sus alianzas en la región.

Esta rivalidad se manifiesta en la disputa por Taiwán, donde EE.UU. aplica una ambigüedad estratégica para equilibrar su apoyo a la isla y evitar una escalada con China, que considera la reunificación como prioridad geopolítica (Real Instituto El Cano, 2003). La competencia por el control de rutas maríti-

mas, recursos energéticos y espacios estratégicos (como el estrecho de Taiwán y las islas Ryukyu) refleja el choque entre los intereses de ambos: China busca consolidar su influencia dentro de la «primera cadena de islas», mientras EE.UU. prioriza la libre navegación y la contención mediante alianzas como el Quad (Zevallos, 2024); (Fan, 2011). Así, el estatus de competidor par de China redefine la seguridad regional, obligando a ajustes constantes en las estrategias de poder blando y duro de ambas potencias.

...si China se convierte en una potencia económica, convertirá casi inevitablemente su fuerza económica en fuerza militar e intentará dominar Asia nororiental. Que China sea democrática y esté profundamente integrada en la economía global o que sea autocrática y autárquica afectará poco a ese comportamiento, puesto que las democracias se preocupan de la seguridad igual que los países no democráticos y porque la hegemonía es el mejor medio que tiene cualquier Estado para garantizar su propia supervivencia. (Real Instituto El Cano, 2003, pág. 33)

La alianza Quad

La alianza Quad (Diálogo de Seguridad Cuadrilateral), integrada por EE.UU., Japón, India y Australia, surge como un mecanismo estratégico para contrarrestar la influencia china en el Indo-Pacífico, promover un orden regional basado en normas y garantizar la libre navegación en zonas críticas como el mar de China Meridional (CONGRESS.GOV, 2023). Sus objetivos incluyen iniciativas en seguridad marítima, resiliencia de cadenas de suministro (semiconductores) y desarrollo de infraestructura sostenible, como el proyecto Quad Ports of the Future, diseñado para ofrecer alternativas a la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China (Gupta, 2024). Aunque evita definirse como una alianza militar formal, el Quad coordina ejercicios navales y despliegues de defensa antimisiles, reforzando la disuasión frente a la expansión naval china de más de 370 buques y sus reclamos territoriales en Taiwán y el mar de China Oriental.

El contrapeso de los hegemones globales

La historia de Taiwán en el contexto global es una de las más interesantes y, probablemente, una de las más complejas, toda vez que tiene a un hegemon tan extraordinario de vecino, como China, con el cual comparte un origen común y, por ende, aspectos sustanciales de su identidad. En la historia de la humanidad, comparten paralelismos con otros pueblos, como el Rus de Kiev⁴⁹ que, de igual manera, teniendo un origen común como hermanos (Ucrania y Rusia) hoy son antagonistas acérrimos que están moviendo dinámicamente el tablero de ajedrez global a través de una guerra que se manifiesta con un interés geopolítico vital de Rusia y ha exaltado no sólo las identidades e intereses de Europa, sino del mundo, colocando a otros actores en posiciones que configuran una crisis que puede desencadenar una guerra mundial.

En ese contexto, lo que representa Taiwán se ajusta a dos visiones hegemónicas: la de China y la de los EE.UU. de América, cuyas acciones geopolíticas y oceanopolíticas reflejan la necesidad de ganar espacios en un área marítima rica en recursos naturales como es el Mar Meridional de la China, con el fin de obtener dichos recursos; proyectar su influencia en el entorno; controlar las líneas de comunicación marítima; proyectar sus capacidades a la cuenca Asia-Pacífico y de ahí al resto del mundo, y ocupar la cúspide de la hegemonía mundial. En esa intención, suman los intereses de otros Estados concurrentes en esa zona, sea porque físicamente están ahí o porque algunos de sus intereses marítimos transitan por esos espacios, caracterizando rutas de tráfico marítimo comercial sustanciales para el mundo.

Objetivos nacionales de Taiwán en la visión de su situación problemática con China

También es fundamental entender que el conflicto entre China y Taiwán se centra en los objetivos nacionales opuestos de ambos, mientras Taiwán busca evitar una guerra, mantener su democracia y autonomía, lograr la independencia formal si es posible sin provocar un conflicto armado, garantizar la libertad de navegación entendiendo la importancia estratégica del Estrecho de Taiwán y fortalecer la defensa marítima para disuadir una invasión china (Tabla 18) (Figura 42).

⁴⁹ La Rus de Kiev (862-1242) fue una federación de tribus eslavas orientales, unidas y gobernada por la dinastía Rúrik, convirtiéndola en el primer estado eslavo ortodoxo en Europa del Este hasta su colapso por la invasión mongola. Su centro en Kiev marcó el origen cultural de Ucrania, Rusia y Bielorrusia (Mark, 2018)

Tabla 18

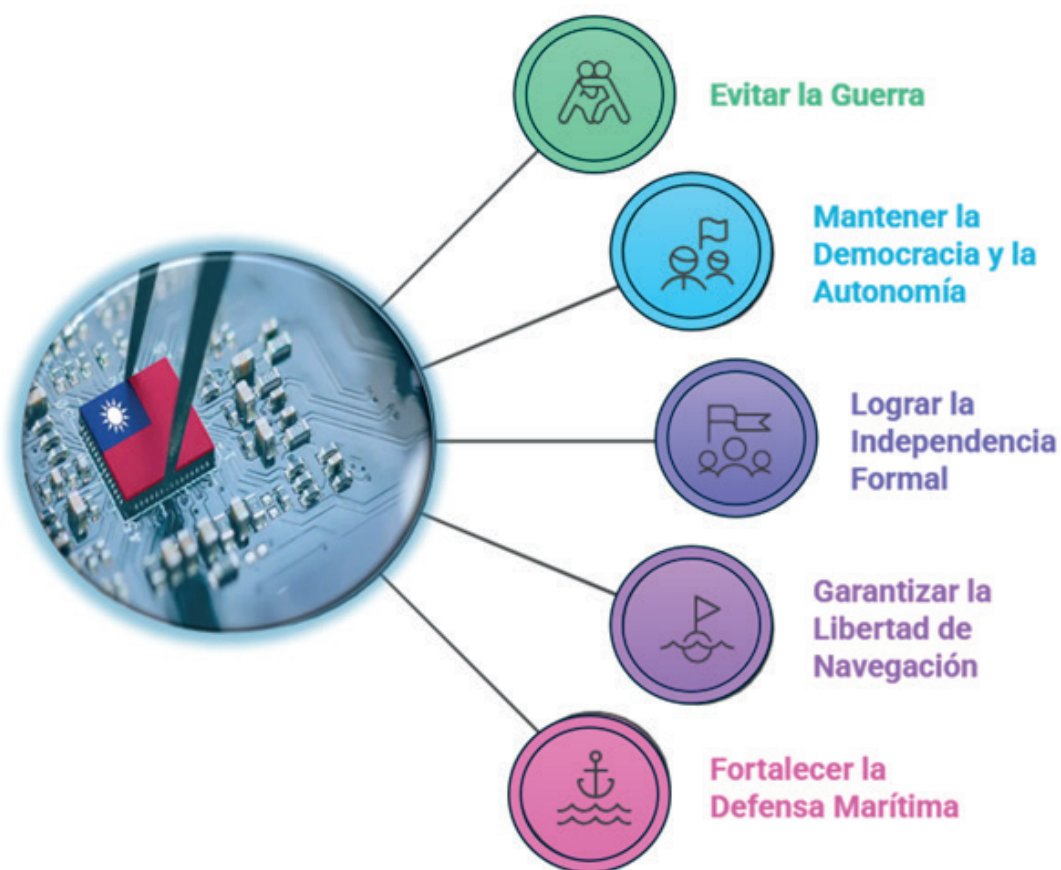
Sustentos de los objetivos nacionales de Taiwán en su conflicto con China

#	Objetivo nacional	Argumento de sustento
1.	Evitar la guerra con China.	a. El objetivo principal de Taiwán es prevenir un conflicto armado con China a través de una estrategia multidimensional que combina una robusta preparación militar con una activa diplomacia y la cultivación de relaciones internacionales de apoyo, sobre todo de EE.UU.. b. Esta postura defensiva busca mantener la paz y la estabilidad regional, gestionando cuidadosamente las relaciones a través del Estrecho y participando en el diálogo internacional; considerando que esa estrategia es parte sustancial de su desarrollo económico y de su seguridad nacional.
2.	Mantener la democracia y autonomía	a. Taiwán prioriza la preservación de su democracia y autonomía como valores fundamentales, contrastando con el sistema autoritario de China. b. Esta defensa, crucial para la autodeterminación del pueblo taiwanés se traduce en la promoción activa de los derechos humanos y la participación ciudadana en su vibrante proceso político y representa un principio fundamental de su supervivencia.
3.	Lograr la independencia formal	a. Taiwán anhela alcanzar la independencia formal de manera pacífica, gestionando la intensa presión de China para lograr reconocimiento internacional y consolidar su identidad nacional. b. En conclusión, el deseo taiwanés de paz, la defensa de su democracia y la búsqueda de la independencia por medios no violentos definen sus objetivos nacionales y guían su política exterior y estrategia de defensa en un contexto geopolítico y oceanopolítico complejos.
4.	Garantizar la libertad de navegación en el estrecho de Taiwán para proteger el comercio marítimo.	a. Taiwán busca mantener el estrecho como una vía marítima abierta, crucial para el 20 % del comercio marítimo global, asegurando el flujo de bienes esenciales como semiconductores (Hass et al., 2023). b. Esto implica fortalecer la capacidad de su armada para disuadir bloqueos chinos y coordinarse con aliados como EE.UU.. c. El objetivo refuerza la resiliencia económica y la seguridad nacional frente a las tácticas de zona gris de China.

5. Fortalecer la defensa marítima para disuadir una invasión china	a. Taiwán prioriza el desarrollo de capacidades navales asimétricas, como misiles antibuques y minas marítimas, para contrarrestar la superioridad naval china (Lin et al., 2023). b. Este objetivo incluye modernizar su flota y aumentar la interoperabilidad con socios del Indo-Pacífico para proteger su soberanía. c. La meta es elevar los costos de cualquier intento chino de controlar el estrecho o la isla.
---	--

Figura 42

Los objetivos para la estrategia nacional de Taiwán



Nota. Composición gráfica con el soporte de Google y Napkin-AI, sobre la base conceptual de propia autoría

Objetivos nacionales de China frente la crisis con Taiwán y sus aliados

China, por su parte, caracteriza sus objetivos nacionales en impedir la independencia de la isla, lograr la unificación bajo el modelo de “un país, dos sistemas”, utilizar la problemática taiwanesa como una herramienta para cualquier negociación con EE.UU. y, finalmente, alcanzar un paso estratégico fundamental para su camino a convertirse en el mayor hegemon del planeta. Sin embargo, en esa generalidad, China persigue objetivos estratégicos claros respecto a Taiwán, entendiendo que la isla es una pieza fundamental para su integridad territorial y su proyección regional, por lo tanto, Pekín considera que la reunificación con Taiwán es una línea roja innegociable y ha intensificado sus esfuerzos diplomáticos y militares para aislar a la isla y presionar a su gobierno. La creciente militarización del estrecho de Taiwán y las maniobras militares que simulan bloqueos navales buscan disuadir cualquier intento de independencia y asegurar un control efectivo sobre esta zona estratégica, clave para la seguridad marítima y el acceso a rutas comerciales vitales (Le Grand Continent, 2025). Este enfoque se enmarca en la visión de China de consolidar su poder en el Indo-Pacífico y superar la influencia estadounidense en la región.

Desde una perspectiva geopolítica y oceanopolítica, Taiwán representa un *chokepoint* indispensable para China, ya que controla las líneas de comunicación marítima que conectan el Pacífico con el resto del mundo, incluyendo el acceso a recursos naturales y mercados globales; consecuentemente, la estrategia china combina avances tecnológicos en sistemas de misiles hipersónicos, guerra cibernética y drones autónomos para debilitar la capacidad defensiva taiwanesa y desafiar la presencia militar estadounidense; sin embargo, Pekín busca evitar una guerra abierta, prefiriendo maniobras que incrementen la presión sin provocar un conflicto directo, mientras acusa a Estados Unidos de fomentar la inestabilidad (Lisa News, 2025). La unificación con Taiwán es vista como un paso crucial para asegurar la hegemonía marítima y económica de China en el siglo XXI.

Por otro lado, más allá de la artillería nuclear, la milicia china también ha aumentado considerablemente su flota marítima. Ello queda reflejado en que los dos portaviones chinos operativos, el Liaoning y el Fujian, serán próximamente acompañados de otros dos nuevos. El almirante Yuan Huazhi declaró que el motivo de la construcción de los nuevos porta-

viones no es superar las tropas americanas, sino defender su integridad territorial y soberanía.

Estas declaraciones, junto a la creciente militarización y especialmente en el contexto marítimo, evidencian la cuasi declaración de conflicto armado e invasión de Taiwán. Es más, los ejercicios militares de la denominada Espada Conjunta-2024B, terminan de confirmar las intenciones de Pekín. Este ejercicio consistió en una serie de maniobras que simulaban un bloqueo naval a Taiwán desde el Mar de China Meridional con el fin de aislar a la isla. (Lisa News, 2025)

En este contexto, podemos separar los objetivos nacionales generales y dentro de ellos evidenciar los que son objetivos geopolíticos y oceanopolíticos, recordando que los dos últimos tipos de intereses son parte sustancial de los intereses nacionales chinos (Tabla 19).

Objetivos nacionales de China respecto a Taiwán y sus aliados

China busca impedir la independencia de Taiwán y lograr su unificación bajo el modelo de “un país, dos sistemas”, considerando esta reunificación una línea roja innegociable para su integridad territorial y soberanía. Además, utiliza la cuestión taiwanesa como herramienta de negociación con Estados Unidos y otros actores internacionales, buscando aislar diplomáticamente a Taiwán y presionar a su gobierno. El objetivo final es consolidar un paso estratégico fundamental para convertirse en la mayor potencia hegemónica global, defendiendo su soberanía y rechazando cualquier interferencia externa en sus asuntos internos (Swissinfo.ch, 2025).

Desde el punto de vista geopolítico, China considera a Taiwán una pieza clave para su proyección regional en el Indo-Pacífico, intensificando la militarización del estrecho y realizando maniobras que simulan bloqueos navales para disuadir la independencia de la isla. Oceanopolíticamente, Taiwán es un chokepoint estratégico que controla rutas marítimas vitales para el comercio global y el acceso a recursos naturales, por lo que Pekín busca asegurar el control efectivo de esta zona para garantizar su hegemonía marítima y económica. La estrategia incluye avances tecnológicos en misiles y guerra cibernética, evitando un conflicto abierto, pero aumentando la presión para lograr la unificación (Lisa News, 2025), (Le Grand Continent, 2025). En la Tabla 19 y en la Figura 43 se concretan los criterios vertidos.

Tabla 19

Intereses nacionales de China con respecto a Taiwán

#	Objetivo nacional	Argumento de sustento
1.	Impedir la independencia de Taiwán y lograr su unificación bajo el modelo de “un país, dos sistemas”	a. El modelo de “un país, dos sistemas” que China propone para Taiwán implica que, aunque la isla pasaría a formar parte de la República Popular China bajo una sola soberanía nacional, podría conservar su propio sistema económico, político y social de manera autónoma durante un periodo prolongado. b. Este esquema permitiría a Taiwán mantener su modo de vida capitalista y sus instituciones, mientras que el resto de China seguiría bajo el sistema socialista, garantizando así un alto grado de autonomía local bajo la premisa de la reunificación nacional (KAS - Diálogo Político, 2020) c. Este objetivo se considera fundamental para la integridad territorial y la proyección regional de China, sin embargo, desde Taiwán existe la pregunta: ¿cuál es la naturaleza de la autonomía del alto grado de autonomía de Taiwán tras la reunificación pacífica? (Libin, 2022)
2.	Aislar diplomáticamente a Taiwán y presionar a su gobierno.	a. Utiliza la cuestión taiwanesa para negociar con Estados Unidos, aislar diplomáticamente a la isla y disuadir movimientos separatistas mediante maniobras militares que simulan bloqueos navales. b. Pekín intensifica la presión militar y diplomática, sin descartar la fuerza si las opciones pacíficas fallan. Esta estrategia reafirma la reunificación como clave para su hegemonía global.
3.	Consolidar un paso estratégico fundamental para convertirse en la mayor potencia hegemónica global.	a. La postura china combina coerción y diplomacia para mantener su soberanía sobre Taiwán. b. Incrementa sus capacidades para lograr la unificación con Taiwán, controlar a los actores de la región y desde ahí proyectar su hegemonía global
4.	Intensificar la militarización del estrecho y realizando maniobras que simulan bloqueos navales para disuadir la intención de independencia de la Taiwán.	a. Pekín intensifica estas tácticas para consolidar su dominio en el Indo-Pacífico sin provocar un conflicto abierto. b. China intensifica la militarización del estrecho de Taiwán con maniobras navales como Joint Sword 2024A y 2024B, desplegando hasta 27 buques para simular bloqueos y disuadir la independencia de la isla (Grossman, 2025). c. Incursiones en aguas de Kinmen y cortes de cables submarinos buscan erosionar la operatividad y conectividad taiwanesa (Chang, 2025). d. Estas tácticas de zona gris intimidan a Taipéi sin provocar un conflicto abierto. El objetivo es proyectar poder y reafirmar la soberanía china sobre Taiwán.

5. Asegurar el control efectivo de esta zona para garantizar su hegemonía marítima y económica.	a. Taiwán, clave por su control de rutas marítimas vitales, enfrenta una creciente presión china a través de avances en misiles, ciberataques y presencia naval. b. China busca el control efectivo del estrecho de Taiwán y sus aguas circundantes para consolidar su hegemonía marítima y económica en el Indo-Pacífico. c. Este dominio aseguraría rutas comerciales y de recursos clave, y le permitiría proyectar poder naval frente a competidores como Estados Unidos. d. Controlar esta zona es vital para influir en chokepoints globales y afianzar su posición como potencia dominante.
6. Incluir avances tecnológicos en misiles y guerra cibernética, evitando un conflicto abierto, pero aumentando la presión para lograr la unificación.	a. Esta estrategia combina coerción militar y tecnológica para mantener la soberanía china y contrarrestar la influencia estadounidense. b. China emplea misiles avanzados (Grossman, 2025) y masivos ciberataques diarios (~2.4M) (Focus Taiwán, 2025) como tácticas de zona gris contra Taiwán. c. Busca disuadir, interrumpir infraestructuras críticas y erosionar la confianza, amplificando la presión con tecnología hipersónica e IA. d. Esta coerción digital y armamentística pretende debilitar la resistencia taiwanesa y avanzar hacia la unificación sin guerra abierta.

Figura 43

Objetivos nacionales de China con respecto a Taiwán y sus aliados



Nota. Figura generada por NAPKIN AI y seleccionada de acuerdo con el criterio conceptual del autor.

La acción de la hegemonía china en las proximidades de Taiwán

La política china se ha vuelto más asertiva y urgente, intensificando la presión militar, política y económica sobre Taiwán, especialmente tras la llegada al poder del Partido Demócrata Progresista en la isla. Pekín sopesa los costos y beneficios de un enfrentamiento, priorizando su desarrollo económico y tecnológico, pero no descarta el uso de la fuerza si considera imposible una solución pacífica. El conflicto, por tanto, se enmarca en la rivalidad geopolítica y en el interés estratégico de China por consolidar su influencia regional y global.

Por otra parte, las líneas de comunicación marítima, LCMs, que están próximas a Taiwán, específicamente en el Estrecho de Taiwán y el Mar Meridional de China, son arterias vitales para el comercio global, por donde transita casi la mitad de los contenedores marítimos del mundo, esenciales para las economías de China, EE.UU. y otros actores internacionales; sin embargo, para China representa dicho estrecho y el propio Taiwán un objetivo oceanopolítico vital, OOV, (China Power Project, 2025), (Salisbury, 2024). Estas rutas no solo facilitan el flujo de bienes, como productos tecnológicos clave fabricados en Taiwán, sino que también son estratégicas para proyectar el poder militar y económico en la región Asia-Pacífico (Junquera, 2023).

Consecuentemente, para China, controlar el Estrecho de Taiwán significa consolidar su soberanía y limitar la influencia estadounidense, mientras que para EE.UU. representa un punto crítico para mantener su presencia en el Pacífico y garantizar la libertad de navegación (Morales, 2015). Esta competencia refleja un choque de visiones hegemónicas donde la seguridad marítima y el acceso a recursos naturales intensifican las tensiones geopolíticas y oceanopolíticas globales (Valencia, 2010); sin embargo, sería un error pensar que Taiwán es el único generador de conflictos en esta región, la verdad es muy distinta, porque sobre la base de esa problemática están actores con visiones oceanopolíticas muy claras y sustentadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR, que comparten espacios marítimos que están en disputa permanente, que parece silenciosa, pero que tienen una dinámica extraordinaria que va desde los esfuerzos oceanopolíticos, pasando por la investigación científica del mar, hasta el desarrollo de ciencia y tecnología, siguiendo por la exploración y, finalmente, se decanta en la explotación de los recursos marinos, vivos y no vivos.

Taiwán se encuentra en medio del ejercicio oceanopolítico de dos hegemonías, los cuales son los más fuertes de estos tiempos. Ellos intentarán estar en la

cima de la pirámide a cualquier precio, porque su tamaño les obliga a actuar, no tanto como un esfuerzo de crecimiento, sino de supervivencia; por lo tanto, tienen que emplear todos los medios disponibles y todos los que sean capaces de crear. El choque entre EE.UU. y China es inevitable y ocurrirá cuando la lógica y la percepción de ambos, respecto a cuáles son las líneas rojas, finalmente, se crucen. En esta problemática, también hay a su alrededor aliados y detractores que llevarán a esta región, en un momento determinado, a una de las mayores guerras de la era moderna, porque el empleo de las tecnologías militares ya está al nivel de la ciencia ficción y, por otra parte, su letalidad tiene una impresionante acción destructiva sobre la vida y la infraestructura, en las áreas en donde las armas sean empleadas.

El papel clave de EE.UU. en la disputa sobre Taiwán es el mayor ejemplo de que la actuación de las potencias en Asia Oriental es esencial para la región, en primer lugar, porque viene marcado por la geopolítica global de nuestros días: la rivalidad estratégica entre China y EE.UU. En la misma, los estadounidenses están apostando por las alianzas como el AUKUS, el Quad o el Marco Económico para el Indo-Pacífico. Una política adjunta a la superioridad tecnológica y militar que EE.UU. aún mantiene sobre China.

Por su parte, China propugna un nuevo orden internacional diferente del liberal surgido tras la Segunda Guerra Mundial, con ideas e iniciativas que introducen nuevas narrativas en la comunidad internacional, en especial atractiva para los países del sur global, aunque se acompañe de problemas de deuda externa en el marco de las inversiones y préstamos de la Iniciativa de la Franja y Ruta de la Seda. (García Cantalapiedra, 2023)

La acción de la hegemonía de los Estados Unidos en el área de conflicto

En la visión de Alfred Thayer Mahan, la Cuenca Asia-Pacífico y el Mar Meridional de China representaban áreas estratégicas fundamentales para la proyección de poder marítimo y el control de rutas comerciales globales por parte de los EE.UU., aunque también existe un fenómeno interesante en cuanto a la construcción del pensamiento estratégico marítimo chino, en el que también las ideas de Mahan han calado en su visión y, en alguna circunstancia, puede ser un problema para los mismos EE.UU.

*Chinese maritime strategy derives its inspiration in part from an unlikely source: a long dead American naval officer. The growing popularity of Alfred Thayer Mahan among Chinese thinkers helps account for Beijing's prickly attitude toward displays of U.S. naval force. Conveyed in works such as *The Influence of Sea Power upon History* and *The Problem of Asia*, the theories of Mahan, which helped spur U.S. expansion into Asia in the 1890s, could be turned against the United States – especially now that it has become apparent that the “unipolar moment” of U.S. dominance is not going to give way to Chinese paramountcy in East Asia any time soon. Mahan's influence on Chinese strategic thought was palpable, for instance, at a symposium on “sea-lane security” held in Beijing in the spring of 2004. Scholar after scholar quoted Mahan at the symposium, attesting to his influence. And, almost without exception, they quoted the most bellicose sounding of Mahan's precepts. (Holmes & Yoshihara, 2005, págs. 24-25)*

Libre traducción

La estrategia marítima china se inspira en parte en una fuente inesperada: un oficial naval estadounidense fallecido hace mucho tiempo. La creciente popularidad de Alfred Thayer Mahan entre los pensadores chinos explica la quisquillosa actitud de Pekín hacia las demostraciones de fuerza naval estadounidense. Expresadas en obras como “La influencia del poder marítimo en la historia” y “El problema de Asia”, las teorías de Mahan, que impulsaron la expansión estadounidense en Asia en la década de 1890, podrían volverse en contra de EE.UU., especialmente ahora que se ha hecho evidente que el “momento unipolar” de dominio estadounidense no cederá ante la supremacía china en Asia Oriental en un futuro próximo. La influencia de Mahan en el pensamiento estratégico chino fue palpable, por ejemplo, en un simposio sobre “seguridad en las rutas marítimas” celebrado en Pekín en la primavera de 2004. Numerosos académicos citaron a Mahan en el simposio, lo que atestigua su influencia. Y, casi sin excepción, citaron los preceptos de Mahan que sonaban más belicosos. (Holmes & Yoshihara, 2005, págs. 24-25)

Mahan argumentaba que el dominio naval era esencial para asegurar los intereses económicos y militares de EE.UU., especialmente en regiones ricas en recursos y con corredores marítimos críticos. Para él, el Mar Meridional de China funcionaba como un “pivote geográfico” que conectaba el océano Índico con el Pacífico, vital para el comercio internacional y la movilización de flotas:

Notes one analyst of Mahanian theory, "Central to the theory of sea power was the expectation of conflict. When a nation's prosperity depends on shipborne commerce, and the amount of trade available is limited, then competition follows, and that leads to a naval contest to protect the trade. (Holmes & Yoshihara, 2005, pág. 25)

Traducción libre

Un analista de la teoría mahaniana señala: "La expectativa de conflicto era central para la teoría del poder marítimo. Cuando la prosperidad de una nación depende del comercio marítimo y la cantidad de comercio disponible es limitada, surge la competencia, y eso conduce a una contienda naval para proteger el comercio". (Holmes & Yoshihara, 2005, pág. 25)

La expansión de bases en el Pacífico, como Hawái y Filipinas, reflejaba su convicción de que el control de estos territorios permitiría a EE.UU. proyectar su influencia y contener a potencias rivales como China. Esta perspectiva se materializó durante la Guerra Hispano-estadounidense de 1898, cuando EE.UU. consolidó su presencia en Guam y Filipinas, asegurando acceso a mercados asiáticos.

But nothing better demonstrates Mahan's non mercantilist colonialism, strategic bases philosophy than his view of the Philippines in 1898. As late as July, 1898, he still entertained doubts about annexing all the islands. He proposed to Lodge that the United States take only the Ladrone and Luzon (including, of course, the port of Manila), and allow Spain to keep the Carolines and the remainder of the Philippines. With the achievement of his double objectives of a battleship fleet and the occupation of strategic bases leading to the Asian and Latin-American markets, plus the writing of the Open-Door Notes to protect American commerce in China (Mahan actively advised John Hay while the State Department formulated the notes), the United States could repudiate once and for all a colonial empire in the mercantilist sense. (LaFeber, 1967, pág. 92)

Traducción libre

Pero nada demuestra mejor la filosofía colonialista no mercantilista de Mahan y sus bases estratégicas que su visión de Filipinas en 1898. Incluso en julio de 1898, aún albergaba dudas sobre la anexión de todas las islas. Propuso a Lodge que EE.UU. se apropiara únicamente de Ladrone y Luzón (incluido, por supuesto, el puerto de Manila), y que permitiera

a España conservar las Carolinas y el resto de las Filipinas. Con el logro de su doble objetivo de una flota de acorazados y la ocupación de bases estratégicas con acceso a los mercados asiático y latinoamericano, además de la redacción de las Notas de Puertas Abiertas para proteger el comercio estadounidense en China (Mahan asesoró activamente a John Hay mientras el Departamento de Estado redactaba las notas), EE.UU. podía repudiar de una vez por todas un imperio colonial en el sentido mercantilista. (LaFeber, 1967, pág. 92)

En este marco, Taiwán emergía como un punto clave para la defensa de las rutas marítimas y la contención de amenazas continentales, tomando en cuenta la distancia que tiene con China de aproximadamente 100 millas náuticas⁵⁰, a través del Estrecho de Taiwán, el cual, aunque modesto en el Pacífico Occidental, representa un desafío geográfico que impediría una ocupación china exitosa, incluso después de una posible derrota militar de la isla; debido a su condición insular que es el factor determinante (Kaplan, 2014). La pregunta es, ¿por qué la condición insular taiwanesa es tan importante? Por una cuestión simple que ha sido observada durante años en las diferentes guerras en las que los actores han tenido que atravesar cuerpos de agua en aras de sus proyectadas conquistas y que Mearsheimer (2001) lo denominó “*the stopping power of water*”, que en su traducción libre sería algo como “el poder de la detención del agua”, que en su libro *The Tragedy of Great Power Politics*, poniendo a Reino Unido como ejemplo, lo explica así:

The United Kingdom did not raise a large army and attempt to conquer Europe because it would have faced huge problems trying to project power across the English Channel and onto the European continent. Large bodies of water, as discussed in the next chapter, tend to rob armies of offensive capability. At the same time, the stopping power of water made it especially difficult for any continental power to cross the channel and invade the United Kingdom. Thus, the United Kingdom wisely concluded that it made no strategic sense to build a large army that was of little utility for offense and unnecessary for defending the homeland. (pág. 77)

Traducción libre

El Reino Unido no formó un gran ejército para intentar conquistar Europa porque se habría enfrentado a enormes dificultades al tratar de proyectar su poder a través del Canal de la Mancha y hacia el continente europeo.

⁵⁰ Una milla náutica equivale a 1852 metros; consecuentemente, hay una distancia de 185,2 km entre China y Taiwán.

Las grandes masas de agua, como se analiza en el siguiente capítulo, tienden a privar a los ejércitos de capacidad ofensiva. Al mismo tiempo, **el poder de frenado del agua** dificultaba especialmente que cualquier potencia continental cruzara el canal e invadiera el Reino Unido. Por lo tanto, el Reino Unido concluyó sabiamente que no tenía sentido estratégico construir un gran ejército, de poca utilidad ofensiva e innecesario para la defensa del territorio nacional. (pág. 77)

Nota. El énfasis en negrita y subrayado es del autor de este documento.

Mahan consideraba que su posición geográfica cerca del estrecho de Luzón lo convertía en un “cuello de botella estratégico⁵¹” esencial, tan importante como lo es ahora Taiwán, para negar el acceso de potencias adversarias a aguas profundas del Pacífico (Kaplan, 2014). Su teoría subrayaba que la posesión o alianza con territorios insulares, como Taiwán, permitiría a EE.UU. mantener una flota ofensiva capaz de disuadir conflictos y proteger el libre comercio (Holmes & Yoshihara, 2008). Esta lógica sigue influyendo en las estrategias contemporáneas, donde el Estrecho de Taiwán sigue siendo un foco de tensión oceanopolítica, reflejando la vigencia de los principios mahanianos sobre el control de los choke points y la supremacía naval como pilares de la seguridad nacional, convirtiendo a las líneas de comunicación marítima, SLOCs⁵², al Poder Naval y a los astilleros navales en intereses marítimos vitales.

Mahan plasmó esta visión a través de un argumento compilado en un documento que lo denominó *Influence*⁵³, mediante el cual ponderó e impulsó la expansión naval, lo que en su tiempo generó muchas polémicas; sin embargo, constituyó la transformación de los EE.UU. de América en la potencia marítima que es hoy, dinamizando la industria naval como astilleros y afines, así como la industria de la defensa naval, específica a las unidades de guerra de la US NAVY. Luego de sus reflexiones en *Influence*, Mahan concluyó que:

...that sea power, naval superiority rooted in commercial vitality, shipping, and foreign territorial acquisitions, was the key to national power and influence. Foreseeing a not-so-distant day when an Isthmian Canal would transform the Caribbean Basin (like the Mediterranean) into a hub of trade routes and a site of

51 “Choke point” o punto de estrangulamiento o cuello de botella

52 Por sus siglas en inglés: *Sea Line of Communications*, un término de uso generalizado en lecturas especializadas sobre los temas de los intereses marítimos, estrategia marítima y naval, y oceanopolítica.

53 Mahan, ante la lentitud de las acciones gubernamentales para fortalecer el desarrollo de nuevas unidades de guerra para la Marina, decidió, mientras compilaba información sobre la historia del norte de Europa en los siglos XVII y XVIII, elaborándolas como notas de aula, mientras fue profesor de la recién fundada Escuela de Guerra Naval de los EE.UU., en 1884. Para 1890 se publicó *INFLUENCE*, documento que impulsó el desarrollo del Poder Naval como instrumento sustancial para lograr incrementar el Poder Marítimo de los EE.UU. e impulsarle a ser la potencia marítima que es hoy.

great power conflict, he advocated for the construction of a sea-going U.S. fleet of battleships designed to compete with the dominant powers in the North Atlantic (Britain above all). A growing “navalist” movement in the United States capitalized on Influence’s publication to argue for investments in a blue-water, battleship navy.[7]⁵⁴ In doing so these navalists spurred on what one historian has called the “American Naval Revolution”: the radical re-making of the U.S. Navy and with it the entry of the United States into the ranks of the North Atlantic maritime powers as an empire among empires, in 1898.[8]⁵⁵ (Jamison, 2022)

Traducción libre:

Ese poder marítimo, la superioridad naval basada en la vitalidad comercial, el transporte marítimo y las adquisiciones territoriales extranjeras, era la clave del poder y la influencia nacionales. Previendo un día no muy lejano en que un Canal Istmico transformaría la Cuenca del Caribe (al igual que el Mediterráneo) en un centro de rutas comerciales y escenario de grandes conflictos entre potencias, abogó por la construcción de una flota estadounidense de acorazados de alta mar, diseñada para competir con las potencias dominantes del Atlántico Norte (sobre todo Gran Bretaña). Un creciente movimiento navalista en EE.UU. aprovechó la publicación de Influence para abogar por inversiones en una armada de acorazados de alta mar. [7] Con ello, estos navalistas impulsaron lo que un historiador ha denominado la «Revolución Naval Estadounidense»: la reestructuración radical de la Armada estadounidense y, con ella, la incorporación de EE.UU. a las filas de las potencias marítimas del Atlántico Norte como un imperio entre imperios, en 1898.[8] (Jamison, 2022)

En ese contexto, es importante retornar a entender un concepto muy importante: “choke point” o punto de estrangulamiento o cuello de botella, que es una idea que caracteriza a una vía marítima estrecha y estratégica que controla el paso de grandes volúmenes de comercio y tráfico marítimo, cuya dominación puede afectar significativamente la seguridad y economía global. En el contexto de China, Taiwán y EE.UU., el estrecho de Taiwán es un choke point crucial, ya que por él transita aproximadamente el 21 % del comercio mundial, valorado en billones de dólares anuales, y conecta rutas vitales en la Cuenca Asia-Pacífico (Pérez Expósito, 2023).

⁵⁴ [7] Citó a: Mark R. Shulman, *Navalism and the Emergence of American Sea Power* (Annapolis: Naval Institute Press, 1995); Scott Mobley, *Progressives in Navy Blue* (Annapolis: Naval Institute Press, 2018).

⁵⁵ [8] Citó a: Walter Herrick, *The American Naval Revolution* (Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1967). Borrowing a phrase from: Charles Maier, *Among Empires: American Ascendancy and Its Predecessors* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2006).

Para China, controlar este paso es esencial para su ambición de unificación y proyección regional, mientras que para EE.UU. es fundamental para mantener su credibilidad como potencia y proteger la libertad de navegación en Asia Oriental. La tensión en esta zona refleja la competencia estratégica entre ambas potencias, donde un conflicto podría afectar no solo a la región, sino a la economía y seguridad globales (Pérez Expósito, 2023). Por ello, el estrecho de Taiwán es un foco oceanopolítico donde convergen intereses militares, económicos y políticos de primer orden.

En el libro *El gran tablero mundial* de Zbigniew Brzezinski argumenta que EE.UU. debe mantener su primacía global controlando Eurasia, el “gran tablero” geopolítico, para evitar el surgimiento de un rival hegemónico (Brzezinski, 1998). Propone que EE.UU. asegure su dominio mediante alianzas estratégicas con Europa, Japón y otros actores, mientras contiene a potencias como China y Rusia. Brzezinski identifica a Ucrania y el Cáucaso como pivotes clave para limitar la influencia rusa, y aboga por una política exterior que combine poder militar, económico y cultural. La obra subraya la importancia de los recursos energéticos y las rutas marítimas, definiendo un marco geoestratégico que ha influido en la política exterior estadounidense, aunque critica su enfoque unipolar (Mearsheimer, 2001), tal vez, sin pensar en la futura evolución y crecimiento de la China. El pensamiento de Brzezinski es relevante, ya que menciona el control de las rutas marítimas en el Asia-Pacífico, donde Taiwán es un pivote estratégico frente a China.

Por otro lado, la visión de John J. Mearsheimer, en su obra: *The Tragedy of Great Power Politics*, argumenta que las grandes potencias buscan maximizar su poder para garantizar su seguridad en un sistema internacional anárquico, lo que inevitablemente genera competencia y conflictos; en ese sentido, propone el realismo ofensivo, sugiriendo que Estados como EE.UU. y China persiguen la hegemonía regional, priorizando el control de recursos y rutas estratégicas, una realidad que se evidencia a diario y más aún en estos días; desde esa perspectiva, Mearsheimer analiza cómo esta dinámica explica guerras y rivalidades históricas, con un enfoque en la supervivencia estatal, la cual es legítima y puede llegar a tener connotaciones que los demás Estados no se esperan, lo que nos recuerda con mucha claridad el pensamiento de Lord Palmeston (Brown, 2011), cuando entendió con mucha claridad que en las relaciones internacionales, no hay amigos, sino socios que persiguen intereses comunes.

El discurso del presidente taiwanés William Lai de 13 de marzo de 2025

El discurso que el presidente William Lai pronunció el 13 de marzo de 2025, marcó un punto de inflexión geopolítico y estratégico al definir por primera vez a China como una “fuerza externa hostil”, lo que intensificó la tensión en el estrecho de Taiwán. El discurso delineó cinco aspectos sobresalientes que sintetizan la visión de Taiwán en la actualidad, lo que generó el disgusto del gobierno chino; estos aspectos —que fueron destacados por la prensa internacional— se resumen así: 1) la categorización de China como amenaza directa conforme a la Ley anti infiltración; 2) la implementación de 17 contramedidas para contrarrestar la infiltración china, entre las cuales se destaca el restablecimiento de los tribunales militares; 3) el endurecimiento del control sobre las visitas de ciudadanos chinos; 4) la supervisión estricta de documentos de identidad vinculados a China, y 5) la regulación de intercambios económicos para fortalecer la seguridad nacional (Castro, 2025) (Swissinfo.ch, 2025), cuyo esquema general se detalla en la Tabla 20.

Desde una perspectiva oceanopolítica y estratégica, este discurso reafirma la determinación de Taiwán de resistir la presión militar y política de Pekín, fortaleciendo su defensa y promoviendo la resiliencia democrática. La definición de China como fuerza hostil legitima medidas de seguridad más estrictas y refuerza la cooperación con aliados internacionales, especialmente Estados Unidos y Japón, para preservar la libertad de navegación en rutas marítimas clave y mantener el equilibrio regional (Castro, 2025) (DW, 2025). Esta postura también busca contrarrestar la creciente militarización china en el mar de China Meridional y el estrecho de Taiwán, así como la influencia pro china de algunos ciudadanos taiwaneses, a través del espionaje, acciones en el contexto de la democracia taiwanesa, e incluso de la participación de bandas delincuenciales, para promover la idea de “provincia de China”.

En declaraciones a los periodistas después de reunirse con altos funcionarios de seguridad, Lai dijo que Beijing había utilizado la democracia de Taiwán para “absorber” a varios miembros de la sociedad, incluidos grupos del crimen organizado, personalidades de los medios de comunicación y oficiales militares y policiales actuales y anteriores. (Reuters, 2025)

El impacto en el gobierno chino fue inmediato y severo: Pekín calificó el discurso como provocador y separatista, respondiendo con maniobras militares

alrededor de la isla y un aumento en la retórica agresiva (DW, 2025). La categorización de China como fuerza hostil desafía la narrativa oficial de “una sola China” y exacerba la crisis de confianza entre ambas partes, elevando el riesgo de un conflicto abierto. Además, el discurso consolidó el respaldo interno en Taiwán y atrajo la atención internacional, obligando a China a intensificar su estrategia de presión política, económica y militar en la región, con ejercicios militares más agresivos como rodear a la isla, como lo indicara el coronel Shi Yi, portavoz del Comando del Teatro Oriental del ejército chino

Estas maniobras se enfocan principalmente en patrullajes de preparación para combate marítimo y aéreo, la toma conjunta de superioridad general, y el bloqueo de áreas clave y rutas marítimas.

En los simulacros, las fuerzas armadas chinas “se acercan a la isla de Taiwán desde múltiples direcciones”, indicó Shi, al describir la maniobra como “una acción legítima y necesaria para salvaguardar la soberanía y unidad nacional de China. (DW, 2025)

Tabla 20
Aspectos relevantes del discurso del presidente William Lai (13-mar-2025)

#	Aspectos relevantes	Argumentación
1.	La definición a China como “fuerza externa hostil”	Lai categorizó polémicamente a China como "fuerza externa hostil", término de la Ley Anti-Infiltración de 2020. Enfatizó medidas preventivas para fortalecer la resiliencia democrática, la seguridad nacional, el poder militar, las capacidades internas y la cooperación internacional. Aunque algunos vieron esto como un cambio de política de su antecesora Tsai Ing-wen (2016-2024); sin embargo, se hicieron las aclaraciones correspondientes en el sentido de que es una posición más firme de esa posición.
2.	Las 17 contramedidas para contrarrestar la infiltración china	Ante el creciente espionaje, el presidente Lai de Taiwán restablecerá los tribunales militares. El objetivo es sancionar a soldados y oficiales que colaboren con China. Estos tribunales juzgarán delitos graves como sedición, colaboración con el enemigo, revelación de secretos y abandono de deberes.
3.	El endurecimiento del control sobre las visitas de ciudadanos chinos	Lai pidió un escrutinio más estricto sobre las visitas de ciudadanos chinos, limitándolas a intercambios normales y oficiales basados en paridad y dignidad. Abogó por despolitizar los intercambios culturales y académicos, minimizando riesgos para promover interacciones sanas y ordenadas.
4.	La supervisión estricta de documentos de identidad vinculados a China	Lai instó a inspeccionar y gestionar los documentos de identidad que taiwaneses obtengan en China, con énfasis en militares y funcionarios. Exigió priorizar la seguridad nacional al considerar la naturalización e integración de individuos de China, Hong Kong y Macao.

5.	la regulación de intercambios económicos para fortalecer la seguridad nacional	Lai pidió ajustes ordenados en los flujos económicos (talento, bienes, capital) con China, priorizando el desarrollo económico taiwanés. El objetivo es impulsar la seguridad económica y la capacidad de respuesta ante la coerción y el Frente Unido económico de China.
----	--	--

Nota. Tabla de propia autoría basada en las notas de prensa de (Swissinfo.ch, 2025) y (Reuters, 2025)

Un escenario potencial en una acción bélica China – Taiwán

La naturaleza de un posible conflicto por Taiwán es incierta, incluyendo sus límites geográficos, alianzas y armas utilizadas. Para evaluar los impactos económicos, se adoptan los supuestos de Mark Cancian, Mateo Cancian y Eric Heginbotham (Cancian, Cancian, & Heginbotham, 2023), quienes analizaron 24 escenarios de una invasión china en 2026, considerando decisiones de Estados Unidos y Japón. Su hipótesis central es que ambos países apoyarían a Taiwán contra un bloqueo o invasión china y sostienen que el respaldo estadounidense es crucial para la defensa taiwanesa; así mismo, los escenarios varían según las respuestas políticas y la eficacia de los sistemas de armas. No se han detallado supuestos de otros países y así se permite estimar los efectos económicos del conflicto. En ese sentido, el equipo de Mark Cancian han generado el escenario que se detalla en el Tabla 21.

Tabla 21

Cursos de acción estratégica ante una eventual acción bélica de China

#	<i>País</i>	<i>Curso de acción estratégica</i>
1.	Australia	Asistiría activamente a Estados Unidos y Japón en acciones militares en el Mar de China Meridional.
2.	Corea del Sur	Asistiría pasivamente a Estados Unidos y Japón, pero la preocupación por la RPC y Corea del Norte la disuadiría de unirse activamente a la Coalición Occidental.
3.	India, Singapur, Tailandia y Vietnam	Asistirían pasivamente a Estados Unidos y Japón, quizás permitiendo sobrevuelos, pero sin tomar medidas por sí mismos
4.	La mayoría de los países de la OTAN	Se limitarían a imponer sanciones económicas a la RPC

5.	El Reino Unido y Francia	Podrían enviar modestos recursos navales y aéreos para ayudar a Estados Unidos y Japón.
6.	Australia, Japón, Taiwán y Estados Unidos	Conformaría la Coalición Occidental, aunque Japón es occidental en algunos aspectos, pero no en otros.
7.	Consideraciones especiales	a. Las acciones bélicas serían convencionales, no habría uso de armas nucleares; b. El conflicto, bajo las condiciones dispuestas, tendría una duración base de 3 semanas, aunque existe una muy alta probabilidad de que se prolongue.

Nota. Tabla de propia autoría, con información textual tomada de (FRBoSL, 2025, pág. 3)

Por otra parte, hay que identificar con claridad que Taiwán es un punto de tensión entre China y Estados Unidos, y evaluar su capacidad de defensa ante un ataque chino es crucial para la planificación estadounidense en apoyo a la Isla, en cuanto a la designación de medios y la calidad de estos, así como los tiempos requeridos para que los medios puedan ser útiles en el teatro de operaciones en los que se los necesita, como lo evidencian Timothy R. Heath, Sale Lilly y Eugeniu Han (2023), a través de un informe en el que evidencian la importancia sustancial de cuatro variables (Tabla 22) con los cuales un país tan pequeño como Taiwán puede ser evaluado en su capacidad de resistir un ataque de un hegemón como China. Aplicado a Taiwán, se analiza su capacidad para resistir un ataque chino durante 90 días, tiempo necesario para una intervención significativa de Estados Unidos. Esta evaluación es fundamental para tener los elementos que les permita a las fuerzas aliadas a precisar el tipo de ayuda que se necesita, tanto en la anticipación como en la respuesta a gran escala, considerando la distancia geográfica (Heath, Lilly, & Han, 2023) y el medio en el que se desarrollan las acciones, siendo las principales, la que llevan el mayor esfuerzo, los espacios marítimos.

Tabla 22*Variables a ser evaluadas para un enfrentamiento bélico de alto nivel*

#	Variable para evaluar	Líneas base del argumento de la variable
1.	liderazgo político y cohesión social	a. La capacidad de Taiwán para resistir un ataque marítimo depende de la coordinación entre su liderazgo político y la cohesión social para movilizar recursos y mantener la moral durante un bloqueo naval. b. Un gobierno unificado y una población comprometida son críticos para sostener operaciones de defensa costera y contrarrestar la desinformación china.
2.	eficacia militar	a. La eficacia militar taiwanesa en espacios marítimos se centra en sistemas de defensa asimétrica (misiles antibuque, minas submarinas) y coordinación entre ramas militares para negar el control chino del estrecho. b. La modernización de la armada y la integración de tecnologías de vigilancia costera son prioritarias.
3.	durabilidad (es decir, la capacidad de gestionar y sostener los costos económicos y humanos del conflicto)	a. La durabilidad implica mantener la economía y la logística bajo presión, incluyendo la resiliencia de puertos clave y rutas de suministro energético. b. Taiwán depende de importaciones marítimas (90% de su energía), lo que lo hace vulnerable a bloqueos.
4.	intervención militar de un aliado.	a. La intervención de EE.UU. es determinante para romper un bloqueo chino mediante despliegues navales rápidos en el Pacífico Occidental. b. La coordinación con aliados como Japón para operaciones antisubmarinas y defensa aérea reforzaría la contención.

Nota. Tabla de propia autoría basada en (Heath, Lilly, & Han, 2023)

Estas variables son muy importantes para ser consideradas, sobre todo porque es aplicable a cualquier país que necesite mantener y defender su soberanía e integridad territorial contra amenazas superiores y sustentada en procesos que las lleven a obtener las mayores ventajas, aunque es claro que el conocimiento, la investigación y la ciencia y la tecnología son factores gravitantes en los aspectos de la industria de la defensa y en los procesos de I+D+i+p+ix. Por su importancia esquematizamos estas variables en la Figura 44.

Figura 44

Variables presentes en un esfuerzo bélico contra China



Nota. Esquema de las variables sustanciales con las cuales Taiwán debe ser evaluada en sus acciones del Poder Nacional contra la posible invasión de China. La información se basa en (Heath, Lilly, & Han, 2023) y es una figura generada con NAPKIN AI.

Balance del poder militar de China y Taiwán

Relación de capacidades de las Fuerzas Armadas

El presente capítulo no tiene por objeto profundizar en las capacidades armamentísticas de los dos actores principales, aunque sí es importante referenciar sus capacidades para vislumbrar y comprender varios de los aspectos que

se han mencionado de los dos países, en todo caso, sí es importante relieves la gran distancia de medios que existen entre China y Taiwán y es lógico suponer que el apoyo de sus aliados es sustancial, tanto de Estados Unidos como de Japón y los demás interesados en que China, finalmente, no pueda proyectarse libremente hacia la cuenca del Pacífico Oriental.

En todo caso, lo esencial en este punto del desarrollo de este capítulo es que Taiwán, ante el apremio, ha logrado un desarrollo extraordinario de su industria de la defensa, así como de sus capacidades de “venderse” al mundo con sus microprocesadores y otras tecnologías derivadas, pero la realidad sigue siendo compleja, comenzando por la abisal distancia en cuanto a población y medios bélicos con los que cuenta China, versus los que tiene Taiwán, de hecho, es sustancial observar esta diferencia porque de esa comprensión nace la innovación y desarrollo continuo de tecnologías para la estrategia del “puerco espín” de Taiwán y su evolucionada visión de ser efectiva con poco considerando que:

China, que cuenta con 1.400 millones de habitantes frente a los 24,5 millones de Taiwán, tiene un presupuesto de defensa 13 veces superior al de su vecino, al que también rebasa ampliamente en tropas, equipos y armamento. (BBC News Mundo, 2022)

La relación de capacidades militares de 2022, conforme hemos visto sobre el incremento de las capacidades bélicas, también se han incrementado, no obstante, los datos de la Figura 45, nos ayudarán a tener una referencia de lo esencial, la superioridad de potencia, fuerza y numérica de China, versus las capacidades de Taiwán.

Figura 45

Comparación de las Fuerzas Armadas de China y Taiwán en 2022

				
	China	Taiwán	Diferencia	Ventaja
Combatientes	1.620.000	169.000	9,59	China
Ejército	965.000	94.000	10,27	China
Marina	260.000	40.000	6,50	China
Aviación	395.000	35.000	11,29	China
Reserva	510.000	1.657.000	3,25	Taiwán

	5.400	650	8,31	China
	3.227	504	6,40	China
	59	4	14,75	China
	86	26	3,31	China
	9.834	2.093	4,70	China

Nota. Figura modificada y ampliada de Taiwán: qué es la “estrategia del puercoespín” elaborada por la isla para defenderse de una posible invasión china; por BBC News Mundo, 2022, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-62430737>

Breve análisis del balance militar de China y Taiwán

El balance militar entre China y Taiwán en 2025 está marcado por una creciente asimetría en capacidades, presupuesto y proyección de poder. El gasto militar a nivel mundial durante el 2024 se incrementó el 9,4% respecto a 2023, es decir, 2,7 trillones de dólares (Infobae, 2025), de los cuales, Estados Unidos “lideró una vez más con 997.000 millones de dólares (850.000 millones de euros aproximadamente), el 37% del gasto global” (Infobae, 2025), luego está China, quien “consolidó su posición como el segundo mayor presupuesto militar del mundo, con 314.000 millones de dólares (267.000 millones de euros), un 7% más que en 2023” (Infobae, 2025), y también observamos a Japón, quien registró “su mayor aumento desde 1952 (+21%), con 55.300 millones de dólares” (Infobae, 2025). En cuanto a Taiwán, propuso incrementar su presupuesto para Defensa de “un 6 % para 2025, hasta los 647.000 millones de dólares taiwaneses (19.700 millones de dólares estadounidenses), parte del cual fue posteriormente recortado o congelado por el Legislativo, de mayoría opositora” (Swissinfo.ch, 2025).

Con el presupuesto indicado, China ha dado un gran impulso a la modernización de su fuerza naval y aérea, así como en el desarrollo de capacida-

des conjuntas para operaciones anfibas y bloqueos en torno a Taiwán (Army Recognition, 2025), (Matthews, 2025). El Ejército Popular de Liberación (EPL) realiza ejercicios regulares de gran escala, integrando maniobras navales, aéreas y de misiles que buscan demostrar su capacidad para aislar o invadir la isla en caso de conflicto, mientras que la frecuencia de estas operaciones ejerce presión constante sobre la defensa taiwanesa (ISW, 2025).

En contraste, Taiwán ha respondido con una estrategia de defensa asimétrica y modernización acelerada de sus fuerzas armadas, elevando su presupuesto de defensa a más del 3% de su PIB y priorizando la adquisición de sistemas de misiles antibuque, defensa aérea avanzada y desarrollo de submarinos propios (Army Recognition, 2025), (Warpower: Taiwan, 2025). El poder naval taiwanés, aunque limitado en comparación con la flota china, se enfoca en plataformas ágiles como, por ejemplo, las corbetas Tuo Chiang (Figura 46) y en capacidades de guerra de minas para dificultar un desembarco enemigo. Además, la cooperación con Estados Unidos y otros aliados regionales es clave para mantener su capacidad de disuasión y compensar la brecha tecnológica y numérica frente al EPL (Warpower: Taiwan, 2025), (IISS, 2025).

Figura 46
“Tuo Chiang” la corbeta asesina de portaaviones



Característica	Detalle		
Año servicio	2015	Velocidad max.	40 N
Eslora	60,4 m	Autonomía	2.000 mn
Manga	14,0 m	Dotación	41 tripulantes
Desplazamiento	685 tm		
Capacidades	• Tácticas de ataque y huida. • Nave de defensa antiaérea o de defensa anti buque. • Pueden ocultarse mejor de las fuerzas chinas gracias a su velocidad y movilidad		
Armamento	• 16 misiles tierra-aire de medio alcance Tien Chien IIN, (Sky Sword IIN), 100 km Vm= 6 mach (7.408 km/h). • Tien Kung III (Sky Bow III) un misil antibalístico con el doble de alcance y una velocidad que alcanza Mach 7 (8.643 km/h). • 16 misiles antibuque Hsiung Feng de segunda y tercera generación. • Cañón de tiro rápido de 76 mm en una torreta en la proa. • Un sonar de profundidad variable. • Dos lanzadores de torpedos de tres tubos. • Taiwan Aegis y un radar rastreo-control de tiro.		

Nota. Composición gráfica de propia autoría basada en la información contenida en (El Español, 2022)

El poder naval es el eje central de la competencia militar en el estrecho de Taiwán. China cuenta con la mayor flota de guerra del mundo, incluyendo portaaviones, destructores modernos y submarinos nucleares, lo que le permite proyectar fuerza y amenazar con bloqueos o invasiones anfibias (Army Recognition, 2025), (IISS, 2025). Taiwán, por su parte, apuesta por una doctrina de defensa móvil y dispersa, reforzando su litoral con misiles y plataformas de respuesta rápida, y desarrollando capacidades para dificultar la superioridad naval china. Este equilibrio dinámico, donde la superioridad numérica y tecnológica de China se enfrenta a la resiliencia y adaptabilidad taiwanesa, configura un escenario de alta tensión y riesgo de escalada en la región (Matthews, 2025), (ISW, 2025).

La relación entre el poder naval chino y el taiwanés es marcadamente desigual; mientras China es capaz de desplegar una fuerza naval mucho más numerosa, moderna y capaz de realizar bloqueos y operaciones conjuntas complejas; de hecho, en 2025, China realizó maniobras militares alrededor de Taiwán con 21 buques de guerra, incluyendo portaaviones, y 71 aeronaves, simulando un bloqueo naval y aéreo para aislar la isla y ejercer presión militar directa (DW, 2025). Estas maniobras incluyen patrullajes desde múltiples direcciones, ataques de precisión multidireccionales y control de rutas marítimas estratégicas, demostrando la capacidad de China para dominar el estrecho de Taiwán y restringir el acceso a la isla (CNN (es), 2025).

Las Fuerzas Armadas chinas anunciaron este martes el inicio de ejercicios conjuntos con su Ejército, Marina, Fuerza Aérea y Fuerza de Misiles en torno de Taiwán como una “severa advertencia”, días después de que el secretario de Defensa de EE.UU., Pete Hegseth, se comprometiera a contrarrestar la “agresión china” en su primera visita a Asia. (CNN (es), 2025)

Por su parte, Taiwán cuenta con una armada mucho más reducida y orientada a la defensa asimétrica, con sistemas de misiles costeros y una flota limitada que busca repeler desembarcos y mantener la autonomía en un escenario de alta presión militar (Iriarte, 2025). La estrategia taiwanesa denominada de “puerco espín” se basa en la disuasión mediante armas destructivas y móviles⁵⁶, pero no puede igualar la capacidad de proyección y bloqueo naval que posee China (El Orden Mundial, 2025), (Infobae, 2025).

⁵⁶ La experiencia en Ucrania ha permitido identificar armas efectivas y de fácil gestión logística como lo son los misiles Stinger y Javelin.

Factores que influyen en las relaciones entre China y Taiwán en 2025

Un análisis PESTLE permitirá identificar de manera integral los factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos, legales y ambientales que influyen en las complejas relaciones entre China y Taiwán en 2025. Este enfoque facilita comprender cómo las tensiones geopolíticas, oceanopolíticas, la militarización del estrecho, las sanciones económicas y las dinámicas internacionales afectan la estabilidad regional. Asimismo, permite evaluar el impacto de la tecnología avanzada en la defensa y la economía, así como las presiones legales y diplomáticas que moldean el reconocimiento internacional de Taiwán. Con esta visión holística, es posible anticipar riesgos y oportunidades en un escenario marcado por la competencia estratégica y la incertidumbre global.

Análisis PESTLE de las Relaciones China-Taiwán (abril 2025)

El análisis PESTLE evalúa factores externos —Político, Económico, Social, Tecnológico, Legal y Ambiental— que pueden impactar el desempeño o estrategia de una organización, proyecto o país. Este marco sistemático ayuda a identificar oportunidades y amenazas clave dentro del entorno macroeconómico general. Aplicado a Taiwán, por ejemplo, examinaría desde las tensiones geopolíticas con China y su economía basada en semiconductores, hasta su liderazgo tecnológico y riesgos ambientales. Al considerar estos elementos, permite una planificación estratégica informada. Ayuda a anticipar desafíos, alinear recursos eficazmente y desarrollar estrategias resilientes. En esencia, PESTLE fomenta decisiones proactivas basadas en una comprensión integral del entorno operativo (Scholes, Regnér, Whittington, Angwin, & Johnson, 2020).

Factores políticos

Las relaciones políticas entre China y Taiwán están marcadas por una creciente tensión en 2025, impulsada por la postura militar agresiva de China y la resistencia de Taiwán al “Principio de una sola China”. El Ejército Popular de Liberación (EPL) llevó a cabo ejercicios militares a gran escala, denominados “Trueno del Estrecho 2025A”, entre el 1 y 2 de abril, involucrando al portaaviones Shandong y 135 salidas de aeronaves, de las cuales 68 cruzaron la línea media del estrecho de Taiwán (McCartney, 2025). China describió estas

maniobras como una “advertencia severa” contra el separatismo, apuntando al presidente taiwanés Lai Ching-te, a quien Pekín calificó de “parásito” (Reuters, 2025). El Partido Progresista Democrático (PPD) de Taiwán, liderado por Lai, ha rechazado el marco de “Una Sola China”, lo que llevó a China a acusar al PPD de suprimir la libertad de expresión y perseguir a voces pro unificación, como se evidencia en la “Columna de Denuncias sobre Persecución” de la Oficina de Asuntos de Taiwán (AEI, 2025). A nivel internacional, el 62% de los Estados miembros de la ONU apoyan la posición de China, aislando a Taiwán diplomáticamente, mientras que EE.UU. mantiene una ambigüedad estratégica, comprometiendo 300 millones de dólares a la Iniciativa de Cooperación en Seguridad de Taiwán, pero presionando a Taiwán para que aumente su gasto en defensa al 10% de su PIB (AEI, 2025).

Factores económicos

La interdependencia económica entre China y Taiwán es significativa, pero las tensiones políticas la están afectando. Las exportaciones de Taiwán a China cayeron a sus niveles más bajos en 2024, reflejando el deterioro de las relaciones, mientras que Taiwán ha redirigido inversiones hacia EE.UU., con TSMC invirtiendo 100 mil millones de dólares en nuevas plantas de fabricación de chips en 2025 para contrarrestar las amenazas de aranceles de Trump (CFR, 2025). La iniciativa “Hecho en China 2025” busca que China alcance un 70% de autosuficiencia en semiconductores para 2025, reduciendo su dependencia de chips taiwaneses, que sumaron 415 mil millones de dólares en importaciones en 2022; sin embargo, un posible bloqueo chino, como el simulado en los recientes ejercicios del EPL, podría interrumpir las cadenas de suministro globales, dado el papel crítico de Taiwán en la producción de semiconductores (Reuters, 2025). La coerción económica de China, como los controles de exportación de minerales críticos, presiona indirectamente a Taiwán al afectar a sus aliados como EE.UU., exacerbando las vulnerabilidades económicas de ambas partes (AEI, 2025).

Factores sociales

Socialmente, la brecha entre China y Taiwán se amplía debido a identidades divergentes; de hecho, en Taiwán, en una encuesta de 2024 del Centro de Estudios Electorales de la Universidad Nacional Chengchi indica que la mayoría de los taiwaneses prefiere mantener el statu quo, con un apoyo mínimo a la independencia inmediata, pero la opinión pública se opone firmemente a la reunificación debido a las amenazas militares de China (CFR, 2025). Las

frecuentes incursiones en la zona de identificación de defensa aérea (ADIZ) de Taiwán, 51 aviones cruzaron la línea media desde el 6 de abril de 2025, lo que ha incrementado el sentimiento anti chino, aumentando el respaldo al presupuesto de defensa de Taiwán, establecido en 20 mil millones de dólares (McCartney, 2025). En China, el gobierno promueve una narrativa nacionalista de reunificación, presentando a Taiwán como una provincia separatista y con un alto nivel de rebeldía, lo que resuena internamente, pero aleja aún más a la sociedad taiwanesa, especialmente a medida que la democratización de Taiwán refuerza su identidad distinta (AEI, 2025).

Factores tecnológicos

La tecnología es un campo de competencia clave en el que el liderazgo de Taiwán en la producción de semiconductores es reconocido mundialmente, caracterizando a una empresa líder como la TSMC, convirtiendo a Taiwán en una potencia tecnológica global, mientras que China utiliza la inteligencia artificial (IA) para realizar operaciones de información contra Taiwán, buscando generar discordia y debilitar las relaciones Taiwán-EE.UU., según un informe de la Oficina de Seguridad Nacional de Taiwán de 2025 (McCartney, 2025). Taiwán ha fortalecido su resiliencia contra amenazas cibernéticas, como la restauración del internet en Matsu en enero de 2025 mediante respaldos satelitales tras cortes de cables submarinos (McCartney, 2025). Sin embargo, la tecnología militar de China, incluidos aviones de combate de quinta y sexta generación, supera a los F-16 de cuarta generación de Taiwán, creando una brecha tecnológica que desafía las capacidades de defensa de Taiwán (CFR, 2025). Los avances de China en IA y tecnología militar forman parte de su estrategia más amplia para dominar la región tecnológicamente (AEI, 2025).

También hay que considerar que la tecnología militar en el Indo-Pacífico evoluciona rápidamente debido a la rivalidad entre China, Estados Unidos y aliados, destacando la integración de inteligencia artificial en sistemas de vigilancia y mando para decisiones rápidas. Drones autónomos y enjambres, como los del Proyecto 33 de Estados Unidos, y lanchas furtivas chinas Tipo 22 transforman las operaciones ofensivas. Armas hipersónicas y de energía dirigida refuerzan las defensas, mientras China intensifica maniobras cerca de Taiwán. La formación militar adopta IA y realidad virtual para simulaciones realistas, consolidando un entorno de modernización y competencia estratégica (Goberna Reports, 2025).

Factores legales

Legalmente, China impone su dominio a través del “Principio de una sola China”, limitando la participación internacional de Taiwán y presionando a sus aliados diplomáticos para que reconozcan a Pekín, como lo demuestra el apoyo del 62% de los estados de la ONU a China (AEI, 2025). La estrategia de guerra legal de China incluye fortalecer las regulaciones transfronterizas para justificar posibles acciones contra Taiwán, mientras que Taiwán opera bajo su propia constitución, considerada ilegítima por China (CFR, 2025). EE.UU. está obligado por la Ley de Relaciones con Taiwán a proporcionar apoyo defensivo, pero persiste la ambigüedad estratégica, especialmente bajo la administración de Trump, que ha nominado a halcones anti chinos como Marco Rubio como secretario de Estado. El derecho internacional sigue siendo un espacio disputado, con la influencia de China a menudo inclinando la balanza en contra de Taiwán (AEI, 2025).

Factores ambientales

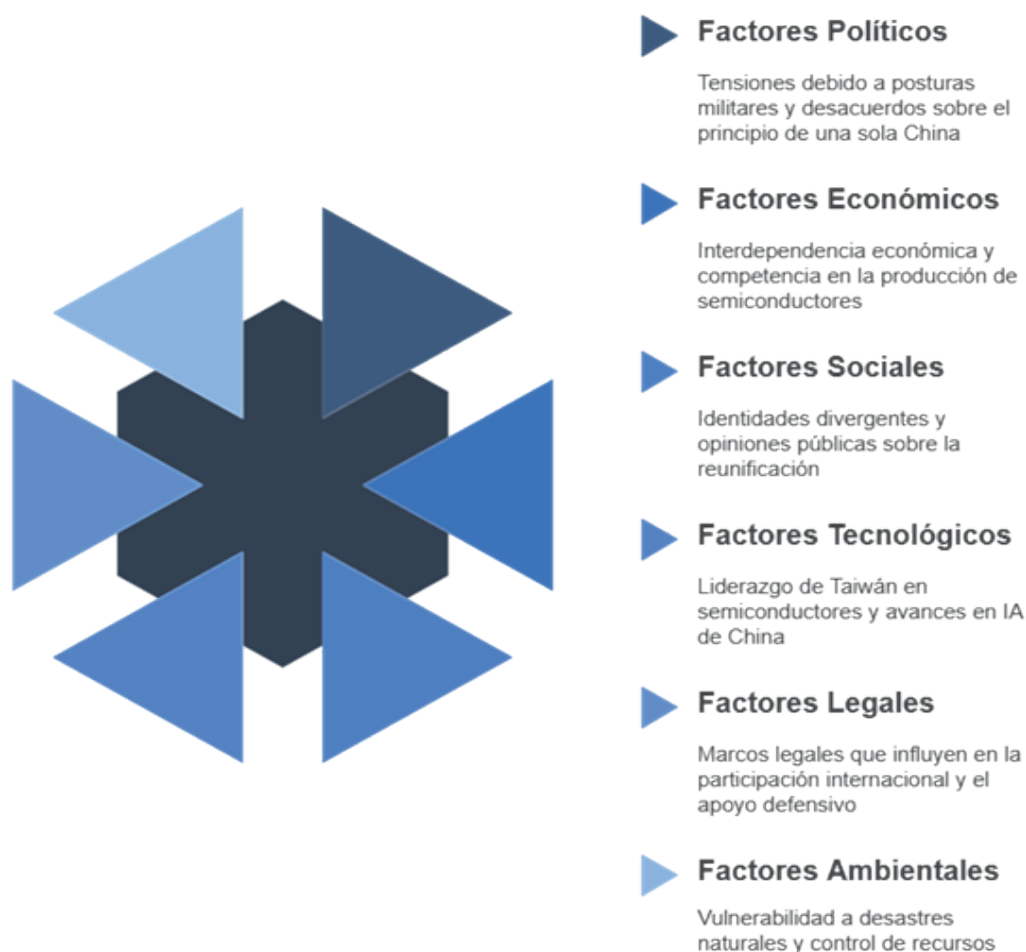
Los factores ambientales tienen un papel secundario pero relevante, debido a que la ubicación geográfica de Taiwán lo hace vulnerable a desastres naturales, que podrían agravarse con un bloqueo chino, interrumpiendo las importaciones de energía y la respuesta a desastres, como lo simularon los recientes ejercicios militares (Reuters, 2025). El control de China sobre los minerales de tierras raras, que en la producción global 2024 alcanzó 69,2 %, es decir, aproximadamente, 270.000 tm (Swissinfo.ch, 2025) podría ser utilizado para presionar al sector tecnológico de Taiwán, que depende de estos recursos (CFR, 2025). Los desafíos ambientales compartidos, como la contaminación marina en el estrecho de Taiwán, no se abordan debido a las tensiones políticas, a pesar del interés de Taiwán en la sostenibilidad. Los impactos del cambio climático, como el aumento del nivel del mar, también amenazan la infraestructura costera de Taiwán.

Esquema simplificado del análisis PESTLE de las relaciones China-Taiwán

Sobre la base de los contenidos en el análisis PESTLE respecto a las relaciones entre China y Taiwán, en la Figura 47 se desarrolló un esquema gráfico que facilita la visualización concreta de los resultados del análisis.

Figura 47

Factores que influyen sobre las relaciones de China y Taiwán



Nota. Figura generada con NATKIN AI sobre la base teórica determinada.

Intereses marítimos de Taiwán

Taiwán sostiene intereses marítimos vitales que incluyen la protección de sus rutas comerciales, la explotación sostenible de sus recursos marinos y la defensa de su soberanía en el estrecho de Taiwán, por donde transita más del 20% del comercio marítimo mundial y productos clave como semiconductores y energía. La importancia del mar para la economía y la seguridad nacional es reconocida por la Ocean Affairs Council, que ha establecido políticas integradas para fortalecer la gobernanza marítima, promover industrias azules y desarrollar la investigación científica y tecnológica en el ámbito marino (Kuan, 2024), (Cheng, 2014).

La permanente crisis con China impacta negativamente estos intereses, ya que las incursiones de la Guardia Costera y las maniobras militares del EPL generan un ambiente de tensión y riesgo de bloqueo, afectando la libre navegación y la seguridad de las cadenas de suministro globales. Además, la presión china limita la participación de Taiwán en organismos internacionales y dificulta la cooperación con otros países en temas de seguridad y gestión de recursos marítimos, incrementando la vulnerabilidad de la isla ante amenazas externas (ISW, 2025), (The Diplomat, 2025).

La interdependencia de Taiwán con los intereses marítimos globales es evidente en su papel central en la industria de semiconductores y en la seguridad de las rutas marítimas del Indo-Pacífico, lo que convierte cualquier crisis en el estrecho en un asunto de preocupación internacional. La calidad de sus instituciones, como la Ocean Affairs Council, y el alto nivel de conciencia marítima de su población, reflejado en políticas educativas y culturales, refuerzan la resiliencia nacional y la capacidad de respuesta ante desafíos externos, consolidando a Taiwán como un actor clave en la estabilidad y prosperidad del comercio marítimo global (Kuan, 2024), (Cheng, 2014).

Priorización de los intereses marítimos de Taiwán en el 2025

Los intereses marítimos de Taiwán en 2025 son múltiples y estratégicos, centrados en la protección de sus rutas comerciales vitales que conectan con mercados globales, especialmente en Asia, América y Europa. La isla depende en gran medida del transporte marítimo para exportar productos clave, como semiconductores y manufacturas tecnológicas, que representan una parte sustancial de su economía y del comercio mundial (ETF STREAM, 2022). Además, Taiwán busca asegurar la soberanía y control efectivo sobre su zona económica exclusiva (ZEE), que incluye recursos pesqueros y potenciales reservas energéticas, en un contexto de creciente presión militar y diplomática de China en el estrecho de Taiwán y el Mar de China Oriental (Escenario Mundial, 2025).

En el ámbito de la seguridad marítima, Taiwán invierte en el fortalecimiento de su defensa naval y en la modernización de su flota para proteger sus intereses estratégicos y disuadir posibles bloqueos o invasiones, dada la constante amenaza del Ejército Popular de Liberación chino y sus ejercicios militares en la región (ETF STREAM, 2022), (Modern Diplomacy, 2025). Paralelamente,

la isla mantiene alianzas y cooperación con potencias como Estados Unidos para garantizar la libertad de navegación y la estabilidad regional, elementos esenciales para la continuidad de sus actividades comerciales y su desarrollo económico. Por otra parte, la industria de semiconductores, pilar económico y tecnológico de Taiwán, depende críticamente de la seguridad marítima para mantener intactas sus cadenas de suministro y exportación (Nishiyama, 2025).

Finalmente, Taiwán promueve una gestión integrada y sostenible de sus recursos marítimos a través de instituciones especializadas como el Ocean Affairs Council, que impulsa la conciencia marítima nacional y la cooperación internacional en materia ambiental y de seguridad (ETF STREAM, 2022). La isla también enfrenta desafíos derivados de la competencia geopolítica en el Indo-Pacífico, donde sus intereses marítimos están estrechamente vinculados a las dinámicas del comercio global, las alianzas estratégicas y la estabilidad regional, haciendo de sus mares un espacio de alta relevancia internacional (Marcó del Pont, 2025).

Las líneas de comunicación marítima

Las líneas de comunicación marítima (LCM) son rutas estratégicas para el transporte global de mercancías, energía y recursos, esenciales para la seguridad económica y militar de los Estados. En el contexto del conflicto China-Taiwán-EE.UU., estas rutas adquieren relevancia geoestratégica desde 1945, cuando el estrecho de Taiwán se consolidó como corredor clave entre el Pacífico y Asia continental (Ross, 2000). Su control permite influir en el comercio mundial, ya que el 21% de este transita por la zona (Kaplan, 2014). Para China, dominar las LCM cerca de Taiwán asegura su conectividad marítima y consolida su proyección como potencia global, mientras que EE.UU. las considera vitales para mantener su hegemonía en Asia-Pacífico (Erickson & Wuthnow, 2016).

La importancia de las LCM se intensificó tras la Guerra Fría, vinculada al crecimiento económico chino y su creciente dependencia de importaciones energéticas (Goldstein, 2011). El Mar de la China Meridional, por donde transita aproximadamente el 30% del comercio marítimo global y el 80% del petróleo consumido en Asia, se ha convertido en un punto crítico para la seguridad económica y estratégica. China reclama hasta el 90% de este mar a través de la “línea de los nueve puntos”, buscando transformar aguas internacionales en

aguas territoriales para controlar rutas estratégicas como el estrecho de Malaca. Este accionar genera tensiones con EE.UU., que defiende la libertad de navegación para garantizar el acceso a mercados globales y contrarrestar la expansión marítima china (Kaplan, 2014).

La militarización de islas como las Spratly y Paracel, mediante la construcción de bases y pistas de aterrizaje, desafiando las normas expresas contenidas en la CONVEMAR, de la cual China también es suscritora, evidencia esta pugna por el dominio regional. La incidencia de las LCM en el conflicto actual radica en su valor dual: económico y militar; en ese contexto, Taiwán está ubicado en el centro de las rutas que unen el mar de la China Meridional con el Pacífico, es un “portaaviones⁵⁷ insumergible⁵⁸” para EE.UU. (Cayuela, 2022) y un “cordón umbilical”⁵⁹ (Huang, 2011). En ese contexto, es fundamental considerar que Taiwán es clave en la estrategia china de expansión hacia el Pacífico Oriental y otras regiones marítimas, de tal forma que controlarla (a Taiwán) permitiría a China dominar las LCM para su comercio y abastecimiento, pero también representan un factor oceanopolítico vital por la importancia que esas mismas rutas representan para el comercio marítimo global (Pérez Expósito, 2023).

China reivindica que tiene derechos de soberanía y jurisdicción sobre el estrecho de Taiwán y sus aguas, ya que sus características geográficas marítimas las definirían, de acuerdo con la CONVEMAR, en aguas interiores o, mínimamente, mar territorial (Pacific Forum, 2022); con este fin, se ha observado que los tránsitos de buques de guerra no chinos por el estrecho de Taiwán podrían paradójicamente ayudar a China a normalizar su reclamo de jurisdicción, ya que Pekín los escolta discretamente, contrastando con su agresividad en otras disputas marítimas; por otra parte, y en forma simultánea, China ha incrementado drásticamente su presencia naval alrededor de Taiwán desde 2022, desde un promedio diario de 4.4 buques a 6.9 buques en 2024, buscando proyectar soberanía y establecer un control de facto sobre las aguas que rodean la isla (Kun-Ma & Tang, 2024). Por otra parte, Taiwán se convertiría en una barrera natural que protegería a China si es que tuviera el control de la isla, proyectán-

57 La visión del poder, proyección y la posición de un portaviones, también es acogida como uno de los elementos sustanciales de la visión oceanopolítica de El Mar Equinoccial de Ecuador, cuando se habla del portaviones “Galápagos”.

58 La visión de un portaviones insumergible no es nueva, emerge en la segunda guerra mundial cuando Taiwán fue considerada como un portaviones o un submarino por el general Douglas MacArthur, quien consideraba, sin duda alguna, que “estratégicamente tiene un importante valor militar, como acceso al mar de Filipinas, un escenario fundamental para defender a Japón, Filipinas y Corea del Sur de posibles incursiones y ataques chinos” (Cayuela, 2022).

59 La República Popular China, RPCh, tiene una visión geopolítica con relación a todas las comunidades chinas de ultramar para que regresen a la madre patria, conectándose a través de un cordón umbilical, concepto ideológico propuesto por Jianli Huang (University of Nottingham, 2021)

dose hacia Japón y sobre las bases que EE.UU. mantiene en Okinawa, Filipinas y el mar de China Meridional, aumentando su influencia sobre los países del Asia Oriental. El control chino de Taiwán alteraría gravemente las líneas de comunicación marítima globales, ya que el estrecho de Taiwán es una ruta clave por donde pasa una tercera parte del comercio marítimo mundial (Taiwan News, 2024).

El informe del Centro de Estudios Internacionales y Estratégicos (CSIS) señaló que su propia investigación sugiere que un bloqueo chino a Taiwán es más probable a corto plazo que un asalto anfibio. “Aunque de menor intensidad, estas contingencias aún podrían amenazar el comercio valorado en billones de dólares que transita por el estrecho de Taiwán cada año”, señala el informe.

Si se produjera un bloqueo de este tipo a Taiwán, las compañías navieras podrían verse obligadas a desviarse, con un gasto adicional significativo, según el informe. Añadió que esto se ha observado en el Mar Rojo, donde los hutíes yemeníes atacan las rutas marítimas en medio de la escalada del conflicto en Oriente Medio. (Taiwan News, 2024)

La imposición de restricciones o la militarización en el estrecho podría incrementar los costos logísticos y desestabilizar las cadenas de suministro, afectando especialmente a economías asiáticas como Japón y Corea del Sur. Esto también elevaría las tensiones con EE.UU., que defiende la libertad de navegación en la región (Brands & Beckley, 2022). En consecuencia, el control chino no solo reconfiguraría el equilibrio estratégico en el Indo-Pacífico, sino que también amenazaría la estabilidad del comercio global. Las disrupciones en esta arteria marítima podrían generar un efecto dominó en los mercados internacionales, comprometiendo la seguridad económica mundial (FRBoSL, 2025); por otra parte, en el plano de la logística de la Isla, la amenaza “de una interrupción del transporte marítimo resulta inquietante para una isla que importa la mayor parte de su combustible y gran parte de sus alimentos (The Economist, 2025).

The Russian invasion of Ukraine is the clearest recent precedent with which to study the economic implications of armed conflict over Taiwan. The potential losses are far greater, however, because the U.S., Australia, Japan, the PRC, and Taiwan are economically much more important than Russia and Ukraine in the world economy. According to International Monetary Fund (IMF) statistics, the combined GDP of the U.S., Australia, Japan, the PRC, and Taiwan is

USD54 trillion, or about 24 times the combined size of Russian and Ukrainian output (USD 2.25 trillion⁶⁰). (FRBoSL, 2025, pág. 2)

Traducción libre

La invasión rusa de Ucrania constituye el precedente reciente más claro para estudiar las implicaciones económicas de un conflicto armado por Taiwán. Sin embargo, las pérdidas potenciales son mucho mayores, ya que Estados Unidos, Australia, Japón, la República Popular China y Taiwán tienen una importancia económica mucho mayor que Rusia y Ucrania en la economía mundial. Según estadísticas del Fondo Monetario Internacional (FMI), el PIB combinado de Estados Unidos, Australia, Japón, la República Popular China y Taiwán asciende a 54 billones de dólares, aproximadamente 24 veces el tamaño combinado de la producción rusa y ucraniana (2,25 billones de dólares). (FRBoSL, 2025, pág. 2)

También podría tener consecuencias globales, ya que Taiwán fabrica el 90 % de los semiconductores más avanzados del mundo, y el estrecho de Taiwán es una de las principales vías fluviales comerciales del mundo. Los rumores de cortar las líneas de suministro, junto con los simulacros de guerra y la rotura de cables submarinos, también contribuyen a la campaña de “guerra cognitiva” de China, que busca demostrar su poder, agotar a Taiwán, exponer los límites de la protección estadounidense e, idealmente, inducir a los líderes taiwaneses a rendirse sin luchar. (The Economist, 2025)

Un escenario complejo para la efectividad de las LCM es la posible unificación de Taiwán bajo control chino, lo cual alteraría el equilibrio regional, otorgando a Beijing la capacidad para interrumpir el tráfico comercial rival o proteger el suyo. Este escenario explica por qué Estados Unidos ha ampliado su presencia militar en Filipinas y Taiwán, incluyendo bases cerca de las islas Spratly, reforzando alianzas para contener el avance chino, una cuestión planteada por el Ministerio de Defensa de EE.UU. en 2023 y que es citado en Pérez Expósito (2023). Esta situación deja claro que, en corto y mediano plazo, las LCM seguirán siendo un factor de tensión, consecuentemente, China priorizará su control mediante iniciativas como la Ruta de la Seda Marítima, mientras EE.UU. impulsa alianzas como el AUKUS⁶¹ para asegurar la libre

⁶⁰ Es clave entender que la palabra ‘billón’ no significa lo mismo en todas partes. Cuando oímos hablar de ‘billions’ en inglés o desde Estados Unidos, se refieren a mil millones (1,000,000,000). En cambio, para nosotros aquí en Latinoamérica, nuestro ‘billón’ es mucho más grande: un millón de millones (1,000,000,000,000). Simplemente usamos escalas numéricas diferentes, de ahí que se diferencia bien el tema de los 2,25 billones en Latam y de 2,25 trillones en USA.

⁶¹ “El acuerdo AUKUS es una alianza estratégica militar entre Australia, Reino Unido y Estados Unidos, anunciada en septiembre de 2021. Entre sus objetivos se encuentra el fortalecimiento de las capacidades defensivas de los tres estados parte, en aspectos como la tecnología militar o la inteligencia artificial” (González, 2023)

navegación. La posibilidad de un conflicto armado persiste, dado que el 60% de las importaciones chinas de petróleo pasan por el estrecho de Taiwán, y su interrupción paralizaría su economía (Pérez Expósito, 2023). La comunidad internacional, especialmente países dependientes del comercio asiático, deberá equilibrar sus relaciones con ambas potencias para evitar una escalada que afecte las LCM globales.

El estrecho de Taiwán y su relación con los chokepoints de la región

El estrecho de Taiwán es un punto crítico en la red global de rutas marítimas, interrelacionado directa e indirectamente con otros chokepoints como el estrecho de Malaca, el canal de Suez, el estrecho de Ormuz y el estrecho de Bab al Mandab (Figura 48). Por donde transita cerca del 20% del comercio marítimo mundial, el estrecho de Taiwán conecta las economías asiáticas con mercados globales, siendo vital para la exportación de semiconductores y productos tecnológicos de Taiwán y China, cuyo comercio exterior supera el billón de dólares anuales (Xinhua, 2024), (Swissinfo.ch, 2025). La vulnerabilidad de este estrecho afecta la fluidez de mercancías que también pasan por Malaca, puerta de entrada al Pacífico desde el Índico, y por Suez, enlace crucial entre Asia y Europa, donde el comercio asciende a cientos de miles de millones de dólares (UNCTAD, 2023).

Los puntos críticos en esta red marítima incluyen la estrechez y congestión del canal de Suez y el estrecho de Malaca, así como la inestabilidad política en Ormuz y Bab al Mandab, que afectan el suministro energético global. El estrecho de Ormuz, por ejemplo, canaliza cerca del 20% del petróleo mundial, mientras Bab al Mandab conecta el Mar Rojo con el Golfo de Adén, siendo vital para el comercio entre Asia, Europa y África (EIA, 2024), (IMO, 2024). Las recientes tensiones y ataques en el Mar Rojo han obligado a desviar rutas marítimas, aumentando los costos y generando congestión en puertos clave, lo que podría prolongar hasta bien entrado 2025 la interrupción en el tránsito por el canal de Suez (Portal Portuario, 2024). Además, la congestión persistente en estos puntos estratégicos obliga a las navieras a optar por rutas más largas, elevando tiempos de tránsito y afectando las cadenas globales de suministro (UNCTAD, 2024).

Figura 48

Relación geográfica de los chokepoints críticos y el estrecho de Taiwán



Nota. Figura modificada de *CRITICAL MARITIME TRADE CHOKEPOINTS FOR OCEAN FREIGHT*, por Kerry Logistics Oceania (KLN), 2024, <https://info.kerrylogisticsoceania.com/knowledgehub/maritime-trade-chokepoints>.

Los puntos críticos en esta red marítima incluyen la estrechez y congestión del canal de Suez y el estrecho de Malaca, así como la inestabilidad política en Ormuz y Bab al Mandab, que afectan el suministro energético global. El estrecho de Ormuz, por ejemplo, canaliza cerca del 20% del petróleo mundial, mientras Bab al Mandab conecta el Mar Rojo con el Golfo de Adén, siendo vital para el comercio entre Asia, Europa y África (EIA, 2024), (IMO, 2024). La interdependencia entre estos corredores marítimos significa que cualquier interrupción en Taiwán repercute en la seguridad y costos del comercio mundial, afectando cadenas de suministro globales y mercados energéticos, lo que subraya la importancia estratégica de mantener abiertos y seguros estos pasos (World Bank, 2025).

The Ocean Affairs Council (OAC)

La OAC de Taiwán es la entidad gubernamental central encargada de planificar, coordinar e implementar políticas marítimas integrales que abarcan desde el desarrollo sostenible de la industria marina hasta la protección ambiental y la seguridad en aguas nacionales. Su relevancia global radica en su rol de consolidar y armonizar las políticas dispersas entre múltiples ministe-

rios, facilitando la cooperación internacional y el cumplimiento de convenciones marítimas, lo que contribuye a la gobernanza oceánica regional y mundial. Además, el OAC promueve la conciencia pública sobre la importancia del mar mediante plataformas de información y colaboración público-privada, fortaleciendo la gestión responsable de los recursos marinos (Ocean Affairs Council, 2022; FRS, 2024).

El OAC supervisa agencias clave como la Coast Guard Administration y la Ocean Conservation Administration, que juntas garantizan la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y la conservación de la biodiversidad marina. Su enfoque en la innovación tecnológica y la investigación científica permite monitorear y responder eficazmente a desafíos como la contaminación y el cambio climático, posicionando a Taiwán como un referente en gestión oceánica. La ubicación del OAC en Kaohsiung, un puerto estratégico, facilita la integración de políticas marítimas con el desarrollo económico y logístico, beneficiando no solo a Taiwán, sino también a la estabilidad del comercio marítimo global, como lo podemos observar en su página Web (OAC, 2025), 2022; FRS, 2024).

Finalmente, el OAC impulsa la armonización legal con tratados internacionales y fomenta la cooperación multilateral para enfrentar retos comunes en el mar, como la pesca ilegal y la seguridad marítima. Su labor es crucial para mantener abiertas y seguras las rutas marítimas del Indo-Pacífico, vitales para el comercio mundial y la interdependencia económica. Así, el Ocean Affairs Council no solo protege los intereses marítimos nacionales, sino que también contribuye a la gobernanza oceánica global, promoviendo un uso sostenible y pacífico de los océanos en beneficio de toda la comunidad internacional (FSR, 2024), (OAC, 2025).

La industria naval de Taiwán

La industria naval de Taiwán ha demostrado avances significativos en la construcción de capacidades defensivas autóctonas, destacándose el desarrollo del submarino Hai Kun (Narwhal), el primero fabricado localmente. Este proyecto, liderado por la Corporación CSBC, refleja una fortaleza estratégica al posicionar a Taiwán como el undécimo país del mundo con capacidad para construir submarinos (CCN.es, 2023), (Infodefensa.com, 2023). Sin embargo, el proceso enfrentó desafíos técnicos, como defectos en sistemas críticos que

retrasaron las pruebas marítimas, lo que evidencia debilidades en la fase de implementación inicial (Swissinfo.ch, 2024). La inversión estatal en este ámbito —con un presupuesto de 1.500 millones de euros para el primer submarino— subraya el compromiso con la modernización militar (Defensa.com, 2023).

En cuanto a su estructura industrial, Taiwán combina un gigante estatal China Shipbuilding Corporation (CSBC) con numerosos astilleros privados enfocados en embarcaciones menores. CSBC, responsable del 54% de la producción naval, enfrenta altos costos operativos y baja rentabilidad, limitando su competitividad global (Swissinfo.ch, 2025). Aunque la industria de yates, en donde Taiwán ocupa el cuarto lugar en el mundo, muestra fortalezas en nichos especializados (Focus Taiwan, 2022), la dependencia de subsidios gubernamentales y la escasez de terrenos costeros para expansión revelan vulnerabilidades estructurales. Además, la fuga de técnicos calificados y la competencia interna han obligado a fusiones entre astilleros medianos, reduciendo su capacidad innovadora global (Swissinfo.ch, 2025).

Submarinos clase Hai Kun

Un punto crítico es la dependencia de tecnología extranjera: el 60% de los componentes del submarino Hai Kun (Figura 49) fueron importados, principalmente de Estados Unidos (Defensa.com, 2023). Esta reliance externa, aunque mitigada por alianzas con empresas como General Dynamics (Global Taiwan Institute, 2018), expone a Taiwán a riesgos geopolíticos y fluctuaciones en cadenas de suministro. No obstante, instituciones como el Ship and Ocean Industries R&D Center (SOIC) impulsan la I+D+i+p+ix local, optimizando procesos de automatización y diseño naval (Global Taiwan Institute, 2018). En síntesis, la industria taiwanesa balancea innovación autóctona con desafíos logísticos y presiones externas, consolidándose como un actor clave en el Indo-Pacífico pese a sus limitaciones.

Figura 49

Submarino Taiwanés Clase Hai Kun



Nota. Composición gráfica de propia autoría con información de libre acceso en la internet.

Corbeta clase Tuo Chiang

El desarrollo y construcción de la corbeta taiwanesa “Tuo Chiang” representa un hito en la industria naval del país, al combinar velocidad, versatilidad y tecnología avanzada en un diseño propio, desarrollado por la necesidad de tener respuestas ante una amenaza como China y sus portaviones. El primer prototipo fue completado en 2014 y, desde entonces, Taiwán ha impulsado la producción en serie de estas embarcaciones, con planes de contar con al menos once unidades para finales de 2026. La Tuo Chiang destaca por su capacidad de alcanzar velocidades de hasta 40 nudos y su desplazamiento de 685 toneladas, además de estar equipada con misiles antibuque Hsiung Feng II y III, misiles de defensa aérea Sea Sword, y sistemas de defensa de última generación. Su construcción es realizada por el astillero Lung Teh Shipbuilding Co., en colaboración con el Instituto Nacional Chung Shan de Ciencia y Tecnología y la Armada taiwanesa. Este programa refuerza la estrategia de guerra asimétrica de Taiwán, permitiendo a la isla responder de manera ágil a amenazas en sus aguas. La presidenta Tsai Ing-wen ha resaltado en ceremonias oficiales la capacidad de la industria nacional para producir buques de guerra avanzados y fortalecer la defensa marítima del país (Galaxia Militar, 2022).

Nuevas fragatas ligeras

La industria de defensa naval de Taiwán está dando un paso estratégico con la construcción de nuevas fragatas ligeras, diseñadas para responder a las crecientes amenazas en el Estrecho de Taiwán y fortalecer la autonomía defensiva del país. Estas fragatas (Figura 50), de aproximadamente 115 metros de eslora y un desplazamiento entre 2.500 y 3.000 toneladas, forman parte de un programa que contempla variantes especializadas en defensa aérea y guerra antisubmarina. El objetivo es reemplazar a las envejecidas fragatas clase Knox y dotar a la Armada de buques versátiles capaces de patrullar, escoltar y operar en situaciones de “zona gris”, así como asegurar las líneas de comunicación marítima y apoyar operaciones en islas remotas (Zona Militar, 2024), (Aviación Argentina, 2024).

En materia tecnológica, las nuevas fragatas incorporarán sistemas avanzados como el radar BAE ARTISAN, el sistema de gestión de combate CMS-330 de Lockheed Martin Canada, cañones de 76 mm, misiles antibuque HF-3 y misiles superficie-aire TC-2N, además de sistemas de armas de proximidad Phalanx Block 1B y helicópteros ASW S-70C (Zona Militar, 2024), (Aviación Argentina, 2024). Este enfoque modular permite a la Armada adaptar cada buque a misiones específicas, optimizando recursos y capacidades ante la presión militar creciente de China. La construcción local de estas fragatas, en astilleros como Jong Shyn Shipbuilding Group, evidencia la apuesta de Taiwán por el desarrollo de tecnología propia y la integración de sistemas de defensa de última generación, consolidando su posición como actor clave en la seguridad regional (Swissinfo.ch, 2024), (Zona Militar, 2024).

Figura 50

Nuevas fragatas ligeras de Taiwán



Nota. Figura tomada de Representaciones no oficiales del nuevo proyecto de fragata ligera de la Armada de Taiwán, por Reddit, 2024, <https://www.red->

dit.com/r/WarshipPorn/comments/1as40zk/album_unofficial_renders_of_the_taiwanese_navys/?tl=es-es

La actividad pesquera en Taiwán

El interés marítimo de Taiwán en materia de pesca y extracción de recursos vivos está profundamente vinculado a la gestión sostenible y la defensa de sus espacios marítimos, especialmente en el Mar de China Meridional, donde las pesquerías representan una fuente estratégica de alimentos y empleo. La isla enfrenta retos por la superposición de zonas económicas exclusivas con otros países y la presión de flotas extranjeras, lo que ha llevado a fortalecer su marco regulatorio y a implementar políticas para prevenir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, así como a otorgar subvenciones a los pescadores para reducir la sobrecapacidad pesquera (Fernández Cardellach, 2021).

Además, Taiwán mantiene un interés activo en asegurar derechos de explotación sobre estos recursos, ya que los fondos marinos de la región albergan importantes reservas de vida marina y potenciales yacimientos energéticos, lo que explica la competencia internacional por el control de estas aguas (Atalayar, 2024). En este contexto, la vigilancia y protección de la zona económica exclusiva son esenciales para garantizar la soberanía y la sostenibilidad de los recursos marítimos que sostienen parte fundamental de la economía taiwanesa, considerando el frágil equilibrio que existe por su permanente conflictividad con China.

Las tensiones en este espacio han ido en aumento en relación con la militarización de islas, las reclamaciones de derechos de pesca y las interpretaciones contradictorias del derecho marítimo internacional, principalmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM). La región es el paradigma del delicado equilibrio entre cooperación y competencia, con diversas partes interesadas, tanto regionales como no regionales, enzarzadas en posturas diplomáticas, ejercicios militares y maniobras multilaterales. Este delicado juego de potencias, con un creciente desarrollo del interés nacional, ha puesto a muchos países en la tesitura de afrontar lo que se conoce como “realpolitik”. (Atalayar, 2024)

Valor anual de la pesca y especies capturadas

El valor anual más actualizado de la pesca en Taiwán no se publica en cifras oficiales recientes para 2025 en los resultados, pero datos de organismos internacionales y sectoriales muestran que Taiwán mantiene una industria pesquera robusta, centrada en la exportación y la captura de especies de alto valor. Las especies más relevantes capturadas por la flota taiwanesa incluyen atún, calamar, jurel, bonito, caballa, merluza, langostino, concha de abanico y barrilete, con una importante participación de productos congelados y enlatados en el mercado internacional (Producempresarial, 2025), (Ocean Treasure, 2025). En enero de 2025, por ejemplo, se registró un crecimiento significativo en la pesca de anchoveta destinada a consumo humano indirecto (CHI), alcanzando 508,200 toneladas métricas, mientras que la pesca orientada a consumo directo (CHD) sumó 104,200 toneladas métricas, distribuidas entre fresco, congelado, enlatado y curado (Producempresarial, 2025). El sector pesquero taiwanés también destaca por su participación en la pesca de calamar, una de las especies comerciales clave a nivel global, junto con el atún y otras especies pelágicas. La industria enfrenta desafíos de sostenibilidad y fluctuaciones en la disponibilidad de especies, lo que ha impulsado la adopción de prácticas responsables y la innovación en el procesamiento para mantener la rentabilidad y la competitividad internacional (Ocean Treasure, 2025).

Países con superposición marítima

Taiwán enfrenta superposición de espacios marítimos principalmente con China, especialmente en el Estrecho de Taiwán y las islas Pratas y Kinmen, donde las aguas reclamadas por ambos países se traslapan. Además, existen disputas o solapamientos con Japón y Filipinas en áreas cercanas a las islas Senkaku/Diaoyu y el Mar de China Meridional, donde varias naciones reclaman derechos de explotación pesquera y otros recursos (Swissinfo.ch, 2025), (RTI, 2025); sin embargo, la cuestión de la pesca ilegal, no declarada no reglamentada, INDNR, es uno de los principales problemas, sobre todo cuando se desplaza desde otros espacios marítimos jurisdiccionales (Swissinfo.ch, 2025).

Dificultades respecto a la acción de China

Las principales dificultades para Taiwán provienen de la pesca ilegal a gran escala por parte de flotas chinas, muchas veces apoyadas por la Guardia Costera continental, que ingresan en zonas protegidas como las islas Pratas. Estas incursiones no solo amenazan la sostenibilidad de los recursos marinos, sino que también representan provocaciones políticas y desafíos a la soberanía de Taiwán. Además, China ha impuesto sanciones económicas y restricciones a la importación de productos pesqueros taiwaneses, afectando gravemente a productores locales y forzando a la isla a diversificar sus mercados de exportación (Swissinfo.ch, 2022); por otra parte, como se había mencionado, la pesca INDNR y los pescadores furtivos que vienen desde China para pescar en los espacios marítimos jurisdiccionales representan un desafío para la guardia costera taiwanesa.

En las últimas semanas, barcos pesqueros chinos han ingresado ilegalmente en las islas Pratas para realizar pesca a gran escala, con el apoyo de la Guardia Costera continental. En respuesta, la Guardia Costera de Taiwán condenó estas acciones y anunció que mantendrá patrullas permanentes en la zona, monitoreando cualquier actividad ilegal y defendiendo la soberanía nacional. Pratas es un parque marino protegido, donde la pesca está prohibida, pero las aguas ricas en recursos han atraído a pescadores de China continental, cuyas propias aguas han sido sobreexplotadas. (RTI, 2025)

Los recursos marinos no vivos de Taiwán

El interés marítimo en los recursos no vivos de los espacios jurisdiccionales de Taiwán, como petróleo, gas y minerales en el Mar de China Oriental y Meridional, es crucial para su economía y seguridad energética, pero enfrenta tensiones con China y países vecinos (Poling, 2025). China reclama la isla y sus aguas bajo la “Línea de los Nueve Puntos”, desplegando buques y cortando cables submarinos, lo que amenaza la exploración taiwanesa (GTI, 2025). Filipinas, Vietnam y Japón también disputan áreas ricas en recursos, complicando la cooperación regional (Mazarr, 2024).

Entre 2024 y 2025, Taiwán gana con exportaciones de semiconductores (25% del PIB), pero las interrupciones marítimas limitan su acceso a hidrocarburos

(Northwood, 2025), (Mundo Contact, 2024). Las tácticas de zona gris de China, como patrullas de la Guardia Costera, erosionan la soberanía marítima de Taiwán. La isla busca diversificar su matriz energética con renovables para reducir dependencia. Las disputas requieren diplomacia para evitar escaladas en el Indo-Pacífico. Un análisis PESTLE revela que la estabilidad política y tecnológica es clave para proteger estos intereses.

La ciencia y tecnología marina y la economía azul de Taiwán

El interés marítimo de Taiwán en ciencia y tecnología del mar se refleja en su apuesta por la investigación aplicada y la innovación, especialmente en sectores como la oceanografía, la biotecnología marina y la gestión sostenible de recursos. Instituciones como el Ocean Affairs Council han impulsado políticas integradas para fortalecer la gobernanza marítima y promover industrias azules, desarrollando capacidades científicas que posicionan a la isla como referente en el Indo-Pacífico. La economía azul de Taiwán abarca desde la pesca y la acuicultura hasta la exploración de energías renovables marinas, con un enfoque en la sostenibilidad y la protección de los ecosistemas, clave para mantener la competitividad y la resiliencia nacional (Kuan, 2024), (Cheng, 2014).

Sin embargo, la relación con China condiciona fuertemente el desarrollo de la economía azul y la cooperación científica internacional de Taiwán. La presión diplomática y militar de Pekín limita la participación de la isla en organismos multilaterales y dificulta el acceso a proyectos conjuntos de investigación y financiamiento global, lo que obliga a Taiwán a buscar alianzas alternativas y a fortalecer su autonomía tecnológica. En este contexto, la economía azul no solo es una vía de desarrollo económico, sino también una herramienta estratégica para afirmar la soberanía y proyectar una imagen de liderazgo responsable en la gestión de los océanos, en contraste con la visión expansiva y centralizada de China (Kuan, 2024), (Cheng, 2014).

Las energías azules u oceánicas de Taiwán

Taiwán ha emergido como referente en el desarrollo de energías azules u oceánicas, apostando fuertemente por la energía eólica marina y la exploración de fuentes innovadoras como la mareomotriz y la de corrientes oceánicas.

El gobierno ha fijado como meta alcanzar 5,7 GW de capacidad eólica marina para 2025 y hasta 15 GW para 2035, consolidando al país como polo industrial del sector en Asia-Pacífico (Energías Renovables, 2025), (ICEX, 2023). Empresas como Taiwan Cement Green Energy y Minesto han firmado acuerdos para desarrollar proyectos de energía mareomotriz y de corrientes, evaluando su viabilidad técnica y económica, y beneficiándose de incentivos estatales como tarifas de alimentación específicas para energías oceánicas (Roca, 2023).

Además, Taiwán fomenta la inversión en I+D+i+p+ix y la desregulación del uso del suelo para acelerar la instalación de infraestructuras renovables, enmarcado en su ambicioso plan de transición energética que busca reducir la dependencia de combustibles fósiles y diversificar la matriz eléctrica nacional (ICEX, 2023). Este impulso a las energías oceánicas no solo refuerza la seguridad energética y la resiliencia ante crisis regionales, sino que posiciona a Taiwán como líder en innovación y sostenibilidad en el contexto global.

La visión realista hacia el mar de Ecuador y Taiwán

La relación entre nuestros intereses marítimos y los de Taiwán es crucial en un mundo donde el control de los mares define la prosperidad y la seguridad. Taiwán, estratégicamente ubicado en el corazón del Indo-Pacífico, custodia rutas marítimas esenciales para el comercio global, incluyendo el flujo de energía y bienes que sustentan nuestra economía. Las amenazas a su soberanía marítima, especialmente por parte de China, resuenan con nuestros propios desafíos para garantizar la libertad de navegación. Ignorar esta conexión arriesga nuestra estabilidad, ya que dependemos de cadenas de suministro que pasan por aguas disputadas. La resiliencia de Taiwán frente a tácticas coercitivas refuerza un orden marítimo basado en reglas, un pilar para nuestra seguridad. Forjar una alianza marítima con Taiwán es, por tanto, un imperativo estratégico.

Además, los intereses marítimos de Taiwán, como el acceso a recursos no vivos y la protección de su zona económica exclusiva reflejan nuestras propias prioridades en un entorno competitivo. Su liderazgo en semiconductores, vital para nuestras industrias, depende de la seguridad de sus aguas, un recordatorio de cuánto compartimos en este ecosistema global. Las disputas en el Mar de China Meridional y Oriental no son ajenas; afectan nuestra capacidad para proyectar influencia y mantener economías abiertas. Cooperar con Taiwán

fortalece nuestra postura frente a actores que desafían el derecho internacional. Esta reflexión nos urge a mirar más allá de las fronteras y actuar con visión para proteger intereses comunes. La estabilidad del Indo-Pacífico, y nuestro lugar en él, depende de esta sinergia.

La relación de los intereses marítimos de Ecuador y Taiwán

La relación entre los intereses marítimos de Ecuador y Taiwán se fundamenta en la necesidad compartida de rutas marítimas seguras y eficientes para el comercio exterior, especialmente en un contexto global donde la estabilidad del Indo-Pacífico repercute directamente en la economía ecuatoriana. Ecuador, como país exportador de productos como camarón, flores y minerales, depende de la seguridad de los corredores marítimos que conectan Asia y América, siendo Taiwán un socio creciente en términos comerciales y tecnológicos (Ekos, 2024). Sin embargo, la presencia de flotas pesqueras extranjeras, especialmente chinas, en las inmediaciones de la Zona Económica Exclusiva de Ecuador y las Islas Galápagos, genera tensiones y desafíos para la protección de los recursos marinos y la soberanía nacional, situación que encuentra un eco en los retos que enfrenta Taiwán ante la presión marítima y militar de China (Primicias, 2024), (Gómez, y otros, 2023).

Ambos países enfrentan dificultades derivadas de la competencia y expansión marítima china. Para Ecuador, la actividad de la flota pesquera china representa una amenaza constante a la biodiversidad y sostenibilidad de sus recursos marinos, obligando a fortalecer la vigilancia y la cooperación regional para proteger sus intereses (Primicias, 2024), (Primicias, 2020). Taiwán, por su parte, vive bajo la amenaza de bloqueos, incursiones militares y tácticas de “zona gris” por parte de China, que buscan aislarla diplomáticamente y restringir su acceso a rutas y organismos internacionales. Esta situación conflictiva no solo afecta la seguridad y la economía de Taiwán, sino que también repercute en la estabilidad de las cadenas de suministro globales, de las cuales Ecuador depende para la exportación e importación de bienes estratégicos (Ramírez-Carvajal, Praj, & Acosta-Strobel, 2021).

En respuesta, Taiwán ha consolidado alianzas clave con Estados Unidos y otros actores del Indo-Pacífico, reforzando su capacidad de disuasión y su integración en redes logísticas y tecnológicas avanzadas (DW, 2024). Estas alianzas permiten a Taiwán mantener su autonomía y proyectar estabilidad en la

región, mientras Ecuador busca diversificar sus socios y fortalecer su posición en foros internacionales para defender sus intereses marítimos. Sin embargo, la rivalidad entre China y Taiwán, sumada a la influencia económica y diplomática de Pekín en América Latina, plantea retos adicionales para Ecuador, que debe equilibrar su relación con ambos actores sin comprometer su soberanía ni su desarrollo sostenible (Ramírez-Carvajal, Praj, & Acosta-Strobel, 2021), (Primicias, 2020).

Tecnología taiwanesa en Ecuador

La tecnología taiwanesa en Ecuador se ha consolidado como un motor de innovación y competitividad en sectores clave como la electrónica, maquinaria industrial, software, energías renovables y agricultura inteligente. Empresas taiwanesas han establecido alianzas estratégicas con firmas ecuatorianas, participando activamente en ruedas de negocios y ferias tecnológicas que facilitan la transferencia de conocimiento y la adopción de soluciones avanzadas en el país (Primicias, 2024), (La Nación, 2024).

Las exportaciones de Ecuador hacia Taiwán experimentaron un crecimiento del 19,2% del total, alcanzando 102,5 millones de dólares. Este incremento fue mayor entre enero y mayo de 2024, con un crecimiento del 31,2% frente al mismo periodo del 2023. (La Nación, 2024)

Destacan iniciativas como la inversión en autobuses eléctricos con tecnología de Taiwán, la presencia de marcas líderes como Asus en el mercado local, y la colaboración en proyectos de digitalización, eficiencia energética y sostenibilidad ambiental (Oficina Comercial Taipei, 2024), (Primicias, 2021), (Ekos, 2024). Además, la cooperación bilateral contempla el desarrollo de tecnologías para la gestión de riesgos climáticos y la producción agrícola, fortaleciendo la capacidad de Ecuador para enfrentar desafíos globales y posicionarse en cadenas de valor internacionales (Primicias, 2024), (Ekos, 2024).

Ahora que Ecuador atraviesa una sequía severa como Taiwán en ciertas épocas del año, y de tener una participación en la CMNUCC activamente, el gigante tecnológico asiático podría sostener una cooperación bilateral y multilateral con Ecuador con apoyo técnico y financiero en proyectos de sostenibilidad, agricultura y gestión de riesgos ambientales, especialmente en regiones vulnerables como la Amazonía o las zonas costeras. (Primicias, 2024)

Taiwán ha identificado áreas estratégicas de inversión en Ecuador que combinan innovación tecnológica y sostenibilidad, alineadas con las prioridades de desarrollo local y global. En digitalización, el enfoque incluye la implementación de soluciones de Inteligencia Artificial (IA) para optimizar procesos en sectores clave como la acuicultura y avicultura. Por ejemplo, en la producción camaronera, se propone el uso de sensores IoT y análisis predictivo para monitorear la calidad del agua, prevenir enfermedades y reducir el desperdicio de insumos, incrementando la productividad en un 20-30% según experiencias piloto (Ekos, 2024).

En el ámbito de cero emisiones netas, Taiwán impulsa proyectos de energías renovables (eólica, solar y biomasa) para descarbonizar la industria, junto con tecnologías de economía circular aplicadas a residuos agrícolas y plásticos. Un caso destacado es la colaboración en granjas avícolas, donde sistemas taiwaneses de gestión de desechos permiten convertir excretas en biogás y fertilizantes orgánicos, reduciendo emisiones de metano en un 40% (Ekos, 2024).

Adicionalmente, se prioriza la agricultura inteligente, con drones y plataformas de big data para cultivos como banano y cacao, mejorando la trazabilidad y acceso a mercados premium. Estas inversiones no solo modernizan la producción, sino que posicionan a Ecuador como proveedor sostenible en cadenas globales, atrayendo compradores dispuestos a pagar hasta un 15% más por productos bajos en carbono (Ekos, 2024).

Innovaciones tecnológicas taiwanesas en Ecuador

Las innovaciones tecnológicas taiwanesas que se están implementando en Ecuador abarcan sectores clave como la agricultura inteligente, la digitalización, la eficiencia energética y la movilidad sostenible. Empresas taiwanesas han introducido procesos ecológicos para la producción de frutas y vegetales, utilizando paneles solares y tecnologías de agricultura vertical que optimizan recursos y reducen el uso de combustibles fósiles (Expreso, 2019). En el ámbito industrial y urbano, firmas como Advantech han ofrecido soluciones de automatización y equipamiento inteligente, y existe interés en aplicar sistemas de cobro electrónico inspirados en el modelo de transporte público de ciudades como Bogotá, lo que podría beneficiar proyectos como el Metro de Quito o el Tranvía de Cuenca (Expreso, 2019). Además, la cooperación bilateral incluye la promoción de tecnologías avanzadas en inteligencia artificial y

energías limpias, así como la inversión en digitalización y soluciones para la producción eficiente de camarón y aves, fortaleciendo la sostenibilidad y la competitividad de la industria ecuatoriana (Ekos, 2024).

En eventos recientes, más de 18 empresas taiwanesas han presentado en Ecuador innovaciones en sectores como electrónica, maquinaria industrial, insumos médicos, autopartes, empaques inteligentes y materiales de construcción, facilitando la transferencia de tecnología y el acceso a productos de última generación (Primicias, 2025) (Tu Voz, 2025). Esta dinámica ha permitido a empresarios ecuatorianos explorar alianzas estratégicas y adoptar tecnologías que mejoran la productividad y la calidad en diversos sectores, desde la agricultura hasta la manufactura y la salud.

Taiwán, reconocido mundialmente por su liderazgo en la fabricación de semiconductores, es la 22^a economía más grande del mundo, con un PIB de 793.2 billones de dólares. Su comercio internacional es clave para la economía global, con exportaciones de 475.07 billones de dólares e importaciones de 394.47 billones de dólares. Ecuador ha fortalecido su relación con Taiwán, logrando un crecimiento del 61.7% en sus exportaciones en 2024, alcanzando los 165.6 millones de dólares. Productos como camarón, cacao, café y minerales lideran las ventas hacia el mercado taiwanés. (Tu Voz, 2025)

Conclusiones

1. Taiwán es un actor central en la oceanopolítica del Indo-Pacífico por su ubicación estratégica entre el mar de China Meridional y el mar de China Oriental, lo que la convierte en un punto clave para el equilibrio geopolítico regional.
2. El estrecho de Taiwán es una de las rutas marítimas más transitadas del mundo, por donde circula cerca del 40% del comercio global de contenedores y una parte sustancial de los suministros energéticos de Asia.
3. La presión de China sobre Taiwán se manifiesta en ejercicios militares, incursiones de la Guardia Costera y la construcción de capacidades para un eventual bloqueo marítimo, afectando la percepción de seguridad regional.
4. La doctrina defensiva de Taiwán está basada en la “estrategia del puercoespín”, que combina sistemas de alerta temprana, fuerzas navales

ágiles y armamento móvil para dificultar cualquier intento de invasión china.

5. Estados Unidos es el principal garante de la seguridad de Taiwán, brindando apoyo militar y político bajo una política de ambigüedad estratégica, lo que refuerza la estabilidad, pero también la incertidumbre en la región.
6. La rivalidad entre China y Estados Unidos en torno a Taiwán se enmarca en una competencia por la hegemonía global, donde el control de rutas marítimas y chokepoints es esencial para el poder económico y militar.
7. Taiwán mantiene una política exterior innovadora, diversificando sus relaciones económicas y tecnológicas a través de la Nueva Política hacia el Sur, para reducir su dependencia de China.
8. La industria de semiconductores de Taiwán, liderada por TSMC, es fundamental para la economía digital global y la seguridad tecnológica de Occidente, reforzando el valor estratégico de la isla.
9. La militarización del mar de China Meridional y la imposición de restricciones a la pesca por parte de China generan disputas territoriales y legales que afectan a Taiwán y otros países del sudeste asiático.
10. 10. Taiwán busca asegurar la soberanía y control efectivo sobre su zona económica exclusiva, que incluye recursos pesqueros y potenciales reservas energéticas, en un contexto de creciente presión militar china.
11. La política de ambigüedad estratégica de Estados Unidos hacia Taiwán evita compromisos claros sobre una posible intervención militar, equilibrando la disuasión de China y la contención de movimientos independentistas taiwaneses.
12. La estrategia de la “primera cadena de islas” es clave para contener la proyección naval china, con Taiwán como eslabón central para impedir el dominio marítimo de China en el Pacífico occidental.
13. La superioridad militar de China sobre Taiwán es abrumadora en términos de presupuesto, número de tropas y equipamiento, lo que obliga a la isla a invertir en capacidades asimétricas y alianzas estratégicas.
14. La presión china incluye tácticas de “zona gris”, como bloqueos parciales, incursiones aéreas y ciberataques, que buscan desgastar la resiliencia de Taiwán sin desencadenar un conflicto abierto.

15. El control del estrecho de Taiwán es vital tanto para China como para Estados Unidos, ya que por él transita más del 20% del comercio marítimo mundial, incluyendo productos tecnológicos y energéticos clave.
16. Un posible bloqueo o conflicto en el estrecho de Taiwán tendría repercusiones directas en la economía global, afectando cadenas de suministro y elevando los costos logísticos internacionales.
17. Taiwán promueve una gestión integrada y sostenible de sus recursos marítimos, impulsando la conciencia marítima nacional y la cooperación internacional a través de instituciones especializadas como el Ocean Affairs Council.
18. La interdependencia de los intereses marítimos de Taiwán y Ecuador se refleja en la importancia de rutas marítimas seguras y eficientes para el comercio exterior y la competitividad internacional de ambos países.
19. El discurso del presidente William Lai en marzo de 2025, que definió a China como “fuerza externa hostil”, marcó un punto de inflexión en la política de seguridad de Taiwán y en la respuesta internacional a la presión china.
20. Las relaciones entre China y Taiwán en 2025 están determinadas por factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos, legales y ambientales, que configuran un escenario de alta tensión, competencia estratégica y riesgo de escalada regional y global.
21. La armada china aventaja significativamente a Taiwán en tamaño, tecnología y operaciones, permitiéndole ejecutar bloqueos y ataques coordinados.
22. Taiwán depende de una defensa asimétrica con recursos limitados para resistir la creciente amenaza, bajo el marco de la estrategia del “puerco espín”.
23. Los objetivos nacionales vitales y la estrategia de defensa, en un contexto geopolítico y oceanopolítico complejos, del gobierno y del pueblo taiwanés son lograr la paz, la defensa de su democracia y la búsqueda de la independencia por medios no violentos.
24. La política de ambigüedad estratégica de EE.UU. hacia Taiwán es un enfoque deliberado que busca equilibrar la necesidad de disuasión con la preservación de la paz en la región.

25. Las capacidades A2/AD representan un cambio significativo en la forma en que se llevan a cabo las operaciones militares modernas, enfatizando la importancia de la disuasión y la defensa en áreas estratégicamente relevantes.
26. Las cuatro variables propuestas por el equipo de Timothy R. Heath son esenciales para evaluar la preparación ante amenazas externas. Un análisis integral fortalece la planificación estratégica frente a crisis, este enfoque optimiza la comprensión de la resistencia nacional.
27. La unificación de Taiwán bajo el modelo de “un país, dos sistemas” es un objetivo estratégico que requiere un enfoque multifacético. A través del aislamiento diplomático, la militarización del estrecho, el control efectivo de la zona y el uso de tecnologías avanzadas, se puede aumentar la presión sobre Taiwán y avanzar hacia la consolidación de la hegemonía global.
28. Taiwán ha logrado avances significativos en la construcción naval autóctona, como el submarino Hai Kun, aunque enfrenta desafíos técnicos y dependencia de tecnología extranjera.
29. La industria naval taiwanesa combina un gran actor estatal (CSBC) con astilleros privados, pero sufre altos costos, baja rentabilidad y fuga de talento, limitando su competitividad.
30. El desarrollo de la corbeta Tuo Chiang y nuevas fragatas ligeras refuerza la capacidad defensiva y la estrategia de guerra asimétrica frente a amenazas regionales.
31. Taiwán apuesta por fragatas tecnológicamente avanzadas y modulares, construidas localmente, para responder a la presión militar creciente de China y renovar su flota.
32. El sector pesquero de Taiwán es robusto y orientado a la exportación, con especies clave como atún, calamar y langostino, pero enfrenta desafíos de sostenibilidad y presión extranjera.
33. Taiwán ha fortalecido su marco regulatorio y otorga subsidios para combatir la pesca ilegal y la sobrecapacidad, defendiendo su soberanía en espacios marítimos disputados.
34. Las tensiones en el Mar de China Meridional aumentan por la militarización, reclamaciones de pesca y disputas legales, afectando la estabilidad regional y la economía taiwanesa.

35. Taiwán impulsa la ciencia, tecnología marina y la economía azul, destacando en energías oceánicas, pero la presión de China limita su cooperación internacional y acceso a recursos.
36. La relación marítima entre Ecuador y Taiwán se basa en la necesidad de rutas seguras para el comercio exterior, con desafíos comunes ante la presencia y presión de flotas chinas.
37. La tecnología taiwanesa en Ecuador impulsa la innovación en sectores como agricultura inteligente, digitalización, energías renovables y movilidad sostenible, fortaleciendo la competitividad local.

Referencias

- 20 minutos. (18 de abril de 2024). Temor por el Estrecho de Ormuz, el cauce por el que circula el 20% del crudo mundial y que Irán puede usar para estrangular la economía. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de 20 minutos. <https://www.20minutos.es/noticia/5237051/0/la-importancia-economica-del-estrecho-de-ormuz/>
- 3GIMBALS. (29 de April de 2024). Navigating Troubled Waters: China's Maritime Aggression in the Asia-Pacific. 3GIMBALS. <https://3gimbals.com/insights/navigating-troubled-waters-chinas-maritime-aggression-in-the-asia-pacific/>
- Abraham, J. (31 de julio de 2020). Indo-US Convergence in the Indo-Pacific: China's Containment and Lingering Constraints. doi: <https://doi.org/10.12893/gjcp.2020.2.2>
- Acebes, M. (11 de abril de 2023). ¿Qué es el sionismo? *El Orden Mundial*. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de <https://elordenmundial.com/que-es-sionismo/?formCode=MG0AV3>
- AEI. (4 de April de 2025). China-Taiwan Weekly Update, April 4, 2025. *American Enterprise Institute*. <https://www.aei.org/articles/china-taiwan-weekly-update-april-4-2025/>
- Agencia EFE. (10 de enero de 2024). EE.UU. derriba 21 drones y misiles hutíes en mar Rojo, el mayor ataque contra barcos. *Expreso*. <https://www.expreso.ec/actualidad/mundo/eeuu-derriba-21-drones-misiles-huties-mar-rojo-mayor-ataque-barcos-185432.html?formCode=MG0AV3>
- Al Monitor. (6 de junio de 2024). Los ataques hutíes provocaron una caída del 90% en el transporte marítimo en el Mar Rojo, según el Pentágono. Recuperado el 2 de octubre de 2024, de *Al Monitor*. <https://www.al-monitor.com/es/originals/2024/06/los-ataques-huties-provocaron-una-caida-del-90-en-el-transporte-maritimo-en-el?formCode=MG0AV3>
- Alexander, L. (abril de 1999). The Role of Choke Points in the Ocean Context. *GeoJournal*, 503–509. doi:10.1007/bf02665750
- Aljazeera. (24 de octubre de 2023). Why does China claim almost the entire South China Sea? *Aljazeera*. <https://www.aljazeera.com/news/2023/10/24/why-does-china-claim-almost-the-entire-south-china-sea>
- Allison, G. (2017). *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?* Boston - New York: Houghton Mifflin Harcourt.
- Anclademia. (1 de diciembre de 2021). Club de Navegación. Recuperado el 26

- de septiembre de 2024, de *Anclademia*. [https://anclademia.com/blog/estabilidad/#:~:text=El%20concepto%20de%20estabilidad%20de,viento\)%20hace%20que%20lo%20pierda](https://anclademia.com/blog/estabilidad/#:~:text=El%20concepto%20de%20estabilidad%20de,viento)%20hace%20que%20lo%20pierda).
- AP News. (4 de enero de 2024). EE.UU. pide acción urgente de la ONU contra hutíes de Yemen por ataques. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de AP News Web site: <https://apnews.com/world-news/general-news-aa338b0fe878132a834c0a2c8d6e47b0?formCode=MG0AV3>
- Arce, J., & Ramos, A. (14 de mayo de 2024). El “error administrativo” que pone en jaque al Perú: dio el control total a China del Megapuerto de Chancay. *Infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2024/05/14/el-error-administrativo-que-pone-en-jaque-al-peru-dio-el-control-total-a-china-del-megapuerto-de-chancay/>
- Arellano, F. (2024). Islam (Religión). Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de *Significados*. <https://www.significados.com/islam/?formCode=MG0AV3>
- Army Recognition. (5 de march de 2025). Facing US and Taiwan, China Strengthens its Arsenal and Increases its Military Budget for 2025. *Army Recognition*. <https://www.armyrecognition.com/news/army-news/2025/facing-us-and-taiwan-china-strengthens-its-arsenal-and-increases-its-military-budget-for-2025>
- ASEAN. (2025). About ASEAN. ASEAN. <https://asean.org/about-asean>
- ASSOCIATED PRESS. (14 de febrero de 2023). China expresa su respaldo a Irán en medio de tensiones. Recuperado el 23 de septiembre de 2024, de AP. <https://apnews.com/article/49bfcc53cda1fa52d44a699316ff98ae?-formCode=MG0AV3>
- Atalaya Cultural. (2024). El Declive del Imperio Bizantino: Causas y Consecuencias. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de *Atalaya Cultural*. <https://atalayagestioncultural.es/imperio-bizantino-siglo-xiii/el-declive-del-imperio-bizantino-causas-y-consecuencias/?formCode=MG0AV3>
- Atalayar. (10 de mayo de 2024). El Mar de China Meridional, más allá de Taiwán. *Atalayar*. <https://www.atalayar.com/articulo/reportajes/mar-china-meridional-mas-alla-taiwan/20240510090000199829.html>
- Aviación Argentina. (16 de enero de 2024). Armada de Taiwán. *Aviación Argentina*. <https://www.aviacionargentina.net/topic/264/armada-de-taiwan/11>
- Ayala , J. (junio de 2014). Interdependencia compleja. Cuatro enfoques teóri-

- cos de la cooperación internacional de los gobiernos subnacionales. *Revista de El Colegio de San Luis*, 4(7). Recuperado el 20 de septiembre de 2024, de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-899X2014000100012
- Bajoria, J., & Bruno, G. (6 de junio de 2012). al-Qaeda (a.k.a. al-Qaida, al-Qa'ida). Recuperado el 24 de septiembre de 2024, de *Council of Foreign Relations*. <https://www.cfr.org/backgrounder/al-qaeda-aka-al-qaida-al-qaida?formCode=MG0AV3>
- Baraniuk, C. (23 de enero de 2024). El complejo y costoso desvío de 6.500 km que deben tomar los grandes cargueros para evitar los ataques en el mar Rojo. Recuperado el 27 de septiembre de 2024, de *BBC News Mundo*: <https://www.bbc.com/mundo/articles/cxx5g16w7r9o?formCode=MG0AV3>
- Barría, C. (11 de enero de 2024). Ataques contra los hutíes en Yemen: los efectos que la crisis en el mar Rojo está teniendo en el comercio global. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de *BBC News Mundo*: <https://www.bbc.com/mundo/articles/c0xy2gl46ddo?formCode=MG0AV3>
- BBC Mundo. (15 de septiembre de 2014). 7 preguntas para entender qué es Estado Islámico y de dónde surgió. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de *BBC Mundo*: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/09/140904_que_es_estado_islamico_amv?formCode=MG0AV3
- BBC News. (8 de septiembre de 2022). Chancay, el megapuerto estratégico para el comercio con Asia que China construye en Perú (y el impacto que ya genera). *BBC News*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62746144>
- BBC News Mundo. (10 de enero de 2020). Qué es el “eje de la resistencia” con el que Irán impulsa su influencia en Medio Oriente. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-51041186?formCode=MG0AV3>
- BBC News Mundo. (4 de agosto de 2022). Taiwán: qué es la “estrategia del puercoespín” elaborada por la isla para defenderse de una posible invasión china. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-62430737>
- BBC News Mundo. (4 de agosto de 2022). Taiwán: qué es la “estrategia del puercoespín” elaborada por la isla para defenderse de una posible invasión china. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-62430737>

- BBC News Mundo. (19 de diciembre de 2023). Ataques en el mar Rojo: 5 datos que muestran la importancia geopolítica del Canal de Suez y cómo se gestó la crisis actual en el transporte de mercancías. *BBC News Mundo*. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de <https://www.bbc.com/mundo/articles/cpdln977nj5o>
- BBC News Mundo. (28 de noviembre de 2023). Cómo se preparó Hamás junto con otros grupos armados para realizar el mortífero ataque a Israel el 7 de octubre. *BBC News Mundo*. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de <https://www.bbc.com/mundo/articles/ck7p8np1mx9o>
- BBC News Mundo. (8 de octubre de 2023). Qué es Hamás, el grupo islamista militante que lanzó un ataque sin precedentes contra Israel. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/c907yed00x0o?formCode=MG0AV3>
- BBC News Mundo. (11 de enero de 2024). Ataques contra los hutíes en Yemen: los efectos que la crisis en el mar Rojo está teniendo en el comercio global. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/c0xy2gl46d-do?formCode=MG0AV3>
- BBC News Mundo. (1 de octubre de 2024). Qué es el “eje de la resistencia”, la alianza liderada por Irán contra Israel que incluye a Hezbolá, los hutíes y Hamás. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/c99vmzl5vdgo?formCode=MG0AV3>
- BBC News Mundo. (1 de octubre de 2024). Qué es el “eje de la resistencia”, la alianza liderada por Irán contra Israel que incluye a Hezbolá, los hutíes y Hamás. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/c99vmzl5vdgo?formCode=MG0AV3>
- BBC News Mundo. (28 de septiembre de 2024). Qué es Hezbolá, el enemigo de Israel en Líbano (y cuán poderoso es). Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cv2gyl8kk9o?formCode=MG0AV3>
- Beckley, M., Cooper, Z., & Schwartz, A. (2025). *Defending Taiwan. Disuadir la coerción y el conflicto a través del estrecho de Taiwán*: <https://www.defendingtaiwan.com/deterring-coercion-and-conflict-across-the-taiwan-strait/>
- Big News Network. (6 de January de 2025). Key developments in South China Sea in 2025: Rising tensions, military activities, and territorial disputes. *Big*

- News Network. <https://www.bignewsnetwork.com/news/274910010/key-developments-in-south-china-sea-in-2025-rising-tensions-military-activities-and-territorial-disputes>
- BILOGISTIK. (22 de octubre de 2019). Tipos de buque según su tamaño. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de BILOGISTIK. <https://www.bilogistik.com/blog/tipos-buque-segun-tamano/>
- Boletines Exportemos Perú. (2011). Informe del mercado pesquero de Taiwán. *Boletines Exportemos Perú*. <https://boletines.exportemos.pe/recursos/boletin/742939765rad23B56.pdf>
- Brands, H., & Beckley, M. (2022). *Danger Zone: The Coming Conflict with China*. W. W. Norton & Company.
- Brown, D. (2011). *Palmerston*. Yale University Press.
- Brzezinski, Z. (1998). *The Grand Chessboard: American Primacy And Its Geostategic Imperatives*. Basic Books.
- Cadenas, J. (17 de octubre de 2023). Preguntas y respuestas sobre qué es Hezbolá y cómo actúa en la frontera entre Líbano e Israel. Recuperado el 24 de septiembre de 2024, de *Newtral*. <https://www.newtral.es/hezbo-la-guerra-israel/20231017/?formCode=MG0AV3>
- Cancian, M., Cancian, M., & Heginbotham, E. (2023). La primera batalla de la próxima guerra: simulación de una invasión china de Taiwán. Center for Strategic & Interactions Studios, CSIS. <https://www.csis.org/analysis/first-battle-next-war-wargaming-chinese-invasion-taiwan>
- Cartwright, M. (4 de julio de 2018). Las cruzadas: causas y objetivos. Recuperado el 21 de septiembre de 2024, de *World History Encyclopedia*: <https://www.worldhistory.org/trans/es/2-1249/las-cruzadas-causas-y-objetivos/?formCode=MG0AV3>
- Castellanos, J. (10 de agosto de 2022). ¿Un sistema antiacceso/denegación de área (A2/AD) español en el siglo XVI? *Global Strategy*. <https://global-strategy.org/un-sistema-antiacceso-denegacion-de-area-a2-ad-espanol-en-el-siglo-xvi/>
- Castro, J. (1 de abril de 2025). Las cinco claves del discurso del presidente taiwanés que ha enfurecido a China. *Swissinfo.ch* <https://www.swissinfo.ch/spa/las-cinco-claves-del-discurso-del-presidente-taiwan%C3%A9s-que-ha-enfurecido-a-china/89094615>
- Cayuela, A. (4 de agosto de 2022). La importancia estratégica de Taiwán, «el submarino insumergible». *El Debate* (Fundado en 1910), pág. Internacional. Obtenido de <https://www.eldebate.com/internacional/20220804/>

- importancia-estrategica-taiwan-submarino-insumergible.html
- CCN.es. (28 de septiembre de 2023). Taiwán presentó su primer submarino de construcción nacional en un momento en que las tensiones y las amenazas de China crecen. *CCN.es* <https://cnnespanol.cnn.com/2023/09/28/taiwan-primer-submarino-construccion-nacional-tensiones-china-trax>
- Cervilla, J. (11 de noviembre de 2024). Megapuerto de Chancay: oportunidades y desafíos de una obra que transformará el comercio regional y la economía peruana. *Punto Edu*: <https://puntoedu.pucp.edu.pe/coyuntura/megapuerto-de-chancay-china-oportunidades-y-desafios/#:~:text=El%20puerto%20de%20Chancay%2C%20por,los%20mercados%20de%20la%20regi%C3%B3n>.
- CFR. (19 de March de 2025). Why China-Taiwan Relations Are So Tense. *Council of Foreign Affairs* <https://www.cfr.org/background/china-taiwan-relations-tension-us-policy-trump>
- Chan, S. (15 de junio de 2023). La “ambigüedad estratégica” de Biden ante Xi. *La Vanguardia*, pág. *Vanguardia Dossier*. <https://www.lavanguardia.com/internacional/vanguardia-dossier/revista/20230615/8891013/ambigüedad-estrategica-ee-uu-costas-chinas.html>
- Chang, W. (25 de febrero de 2025). Taiwan detains Chinese-crewed ship suspected of cutting undersea cable. *CNN* [https://edition.cnn.com/2025/02/25/asia/taiwan-detains-ship-undersea-cable-intl-hnk#:~:text=Taiwan%20detains%20Chinese%2Dcrewed%20ship%20suspected%20of%20cutting%20undersea%20cable,-By%20Wayne%20Chang&text=Taiwan's%20coast%20guard%20detained%20a,to%20the%](https://edition.cnn.com/2025/02/25/asia/taiwan-detains-ship-undersea-cable-intl-hnk#:~:text=Taiwan%20detains%20Chinese%2Dcrewed%20ship%20suspected%20of%20cutting%20undersea%20cable,-By%20Wayne%20Chang&text=Taiwan's%20coast%20guard%20detained%20a,to%20the%20)
- Chaya, G. (6 de noviembre de 2016). Sunitas y chiitas, diferencias y conflictos entre las dos principales ramas del islam. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *Infobae* <https://www.infobae.com/america/mundo/2016/11/06/sunitas-y-chiitas-diferencias-y-conflictos-entre-las-dos-principales-ramas-del-islam/?formCode=MG0AV3>
- Cheng, D. (19 de marzo de 2014). Taiwan's Maritime Security: A Critical American Interest. *The Heritage Foundation* <https://www.heritage.org/global-politics/report/taiwans-maritime-security-critical-american-interest>
- China Power Project. (2025). How Much Trade Transits the South China Sea? *China Power Project - Center for Strategic and International Studies (CSIC)* <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>
- Ching, L. (2001). *Becoming “Japanese”: Colonial Taiwan and the Politics of Identity Formation*. London (UK); Los Angeles (USA), United States of America:

- University of California Press.
- CIDOB. (9 de septiembre de 2022). Los límites de la legislación actual en el mar del Sur de China. *Barcelona Centre for International Affairs*. <https://www.cidob.org/publicaciones/los-limites-de-la-legislacion-actual-en-el-mar-del-sur-de-china>
- CIDOB. (9 de Septiembre de 2022). Los límites de la legislación actual en el mar del Sur de China. *Barcelona Centre for International Affairs*. <https://www.cidob.org/publicaciones/los-limites-de-la-legislacion-actual-en-el-mar-del-sur-de-china>
- CNN (es). (1 de abril de 2025). China anuncia el inicio de ejercicios militares conjuntos alrededor de Taiwán y pone a prueba la determinación de EE.UU. *CNN en español*, pág. Mundo. <https://cnnespanol.cnn.com/2025/04/01/mundo/china-taiwan-ejercicios-militares-trax>
- Concepto. (2024). Islam. Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de Concepto <https://concepto.de/islam/?formCode=MG0AV3>
- CONGRESS.GOV. (1979). HR2479 - Ley de Relaciones con Taiwán. Ley de Relaciones con Taiwán (pág. 96.º Congreso > HR2479). Washington D.C.: Congreso de los Estados Unidos de América. <https://www.congress.gov/bill/96th-congress/house-bill/2479>
- CONGRESS.GOV. (30 de enero de 2023). The “Quad”: Cooperation Among the United States, Japan, India, and Australia. CONGRESS.GOV Web site: <https://www.congress.gov/crs-product/IF11678>
- Congressional Research Service - RL33153 . (16 de agosto de 2024). China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress. *Congressional Research Service*. <https://sgp.fas.org/crs/row/RL33153.pdf>
- Cooban, A. (22 de diciembre de 2023). Los costos de envío aumentan tras ataques en el mar Rojo que obligaron a los buques a tomar rutas más largas. *CNN en Español*, pág. Economía y Dinero. Recuperado el 27 de septiembre de 2024, de <https://cnnespanol.cnn.com/2023/12/22/costos-envio-aumentan-ataques-mar-rojo-trax/>
- COPE. (15 de enero de 2024). Las principales diferencias entre chiíes y suníes: clave para entender los conflictos en Oriente Medio. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de COPE. https://www.cope.es/programas/la-linterna/noticias/las-principales-diferencias-entre-chiies-sunies-clave-para-entender-los-conflictos-orientes-medio-20240115_3093794?-formCode=MG0AV3

- Cordero, A. (18 de Octubre de 2023). ¿Qué es el sionismo? La corriente política que defiende la existencia de un Estado para los judíos. *FRANCE24*, pág. Historia. Recuperado el 24 de septiembre de 2024, de <https://www.france24.com/es/programas/historia/20231017-qu%C3%A9-es-el-sionismo-la-corriente-pol%C3%ADtica-que-defiende-la-existencia-de-un-estado-para-los-jud%C3%ADos?formCode=MG0AV3>
- CORREO. (30 de septiembre de 2024). Hutíes de Yemen, el nuevo objetivo de los ataques de Israel tras las ofensivas contra Hamás y Hezbolá. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de *CORREO* <https://diario-correo.com.ec/103873/internacional/huties-de-yemen-el-nuevo-objetivo-de-los-ataques-de-israel-tras-las-ofensivas-contra-hamas-y-hezbollah?formCode=MG0AV3>
- Council on Foreign Affairs. (2 de febrero de 2023). China's Massive Belt and Road Initiative. *Council on Foreign Affairs*: <https://www.cfr.org/background/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- CyCraft. (1 de junio de 2021). China-Linked Threat Group Targets Taiwan Critical Infrastructure, Smokescreen Ransomware. *CyCraft Technology Corp.* <https://medium.com/cycraft/china-linked-threat-group-targets-taiwan-critical-infrastructure-smokescreen-ransomware-c2a155aa53d5>
- Dalma, D. (2024). Sunitas vs Chiítas: Claves Para Entender Sus Diferencias. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de *La Diferencia*. <https://www.ladiferencia.net/diferencias-entre-sunitas-y-chiitas/?formCode=MG0AV3>
- Davidi, E. (15 de junio de 2006). La crisis del Canal de Suez en 1956: el fin de una época en el Medio Oriente y el comienzo de otra. *Historia Actual Online*(10), 145-153. Recuperado el 27 de septiembre de 2024, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2195711>
- Davison, G. (2003). *A SHORT HISTORY OF TAIWAN: The Case for Independence*. Westport, United States of America: PRAEGER.
- Da-wang, L., Wen-qi, Z., Yang, Y., Fei, G., Ruo-jing, D., & Yu-ning, W. (2021). Characteristics of Oil and Gas Accumulation Combinations and Accumulation Rules in Large Basins in the Persian Gulf. *Proceedings of the International Field Exploration and Development Conference 2020* (págs. 2418–2430). Singapur: Springer, Singapore. doi:https://doi.org/10.1007/978-981-16-0761-5_228
- Decifrando la Guerra. (11 de marzo de 2024). Mapa de las cadenas de islas y la presencia militar estadounidense en Asia-Pacífico. *Decifrando la Gue-*

- rra. <https://www.descifrandolaguerra.es/mapa-de-las-cadenas-de-islas-y-la-presencia-militar-estadounidense-en-asia-pacifico/>
- Defensa.com. (4 de octubre de 2023). Taiwan unveils its first home-built submarine. Defensa.com. <https://www.defensa.com/africa-asia-pacifico/taiwan-presento-primer-submarino-construccion-nacional>
- Denova, R. (28 de marzo de 2022). Los filisteos. Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de *World History Encyclopedia*: <https://www.worldhistory.org/trans/es/1-20490/los-filisteos/?formCode=MG0AV3>
- Dialoguemos. (12 de diciembre de 2023). Ataques de misiles y drones hutíes en aguas del mar Rojo. Recuperado el 2 de octubre de 2024, de *Dialoguemos*. <https://dialoguemos.ec/2023/12/ataques-de-misiles-y-drones-huties-en-aguas-del-mar-rojo/?formCode=MG0AV3>
- Díaz Herrero, P. (9 de mayo de 2023). La estrategia estadounidense de contención a China. Defensa.com <https://www.defensa.com/opinion/estrategia-estadounidense-contencion-china>
- Doshi, R. (2021). *The Long Game: China's Grand Strategy to Displace American Order*. Oxford University Press,.
- DW. (23 de marzo de 2021). Irán y China firman estratégico acuerdo de cooperación. DW <https://www.dw.com/es/ir%C3%A1n-y-china-firman-estrat%C3%A9gico-acuerdo-de-cooperaci%C3%B3n/a-57024667?formCode=MG0AV3>
- DW. (15 de enero de 2024). Presidenta de Taiwán destaca alianza con Estados Unidos. *Deutsch Welle*: <https://www.dw.com/es/presidenta-de-taiw%C3%A1n-destaca-alianza-con-eeuu-en-visita-de-delegaci%C3%B3n/a-67980210>
- DW. (1 de abril de 2025). China realiza nuevos ejercicios militares cerca de Taiwán. *Deutsche Welle* <https://www.dw.com/es/china-realiza-nuevos-ejercicios-militares-alrededor-de-taiw%C3%A1n/a-72101924>
- DW. (4 de enero de 2025). China simula un bloqueo de Taiwán. *Deutsche Welle*, pág. Política / Asia. <https://www.dw.com/es/china-despliega-maniobras-militares-para-simular-un-bloqueo-de-taiw%C3%A1n/a-72105113>
- DW. (1 de abril de 2025). China simula un bloqueo de Taiwán. *Deutsche Welle* <https://www.dw.com/es/china-despliega-maniobras-militares-para-simular-un-bloqueo-de-taiw%C3%A1n/a-72105113>
- EIA. (4 de diciembre de 2023). Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows. Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de U.S. Energy Information Administration [246](https://www.eia.gov/todayi-</p></div><div data-bbox=)

- nenergy/detail.php?id=61025
- EIA. (4 de diciembre de 2023). Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows. Recuperado el 20 de septiembre de 2024, de EIA Web site: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61025>
- EIA. (2024). Country Analysis Brief: World Oil Transit Chokepoints. Washington, DC: US Energy Information Administration. https://www.eia.gov/international/content/analysis/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf
- ELIAS. (21 de agosto de 2021). A Taiwanese perspective on the Semiconductor Industry: Maintaining the Competitive Edge. *The European Institute for Asian Studies* (ELIAS) <https://eias.org/publications/op-ed/a-taiwanese-perspective-on-the-semiconductor-industry-maintaining-the-competitive-edge/>
- Ekos. (25 de octubre de 2024). Ecuador y Taiwán: una relación comercial y cultural en aumento. *Ekos* <https://ekosnegocios.com/articulo/ecuador-y-taiwan-una-relacion-comercial-y-cultural-en-aumento>
- El Debate. (7 de marzo de 2024). Mueren tres marineros en el primer ataque mortal de los hutíes del Yemen en el mar Rojo. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *El Debate* https://www.eldebate.com/internacional/20240307/mueren-tres-marineros-primer-ataque-mortal-huties-yemen-mar-rojo_180039.html?formCode=MG0AV3
- El Español. (14 de agosto de 2022). Tuo Chiang, la corbeta “asesina de portaviones” con la que Taiwán quiere plantar cara a China. *El Español* https://www.elespanol.com/omicron/tecnologia/20220814/tuo-chiang-corbeta-asesina-portaviones-taiwan-china/693180889_0.html
- El mundo árabe. (2024). ¿Cuáles son las diferencias entre turcos y árabes? *El mundo árabe*. <https://elmundoarabe.org/diferencias-entre-turcos-y-arabes/?formCode=MG0AV3>
- El Orden Mundial. (7 de enero de 2022). ¿Qué es una intifada? Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de *El Orden Mundial*: <https://elordenmundial.com/que-es-intifada/?formCode=MG0AV3>
- El Orden Mundial. (10 de abril de 2025). El mapa de la línea de los nueve puntos: la gran reclamación marítima de China. *El Orden Mundial* <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/mapa-linea-nueve-puntos-reclamacion-maritima-china/>
- El Orden Mundial. (14 de abril de 2025). La “estrategia del puercoespín”: así se defenderá Taiwán ante una invasión china. *El Orden Mundial* ht-

- [tps://elordenmundial.com/taiwan-invasion-china-estrategia-puercoes-pin-geopolitica/](https://elordenmundial.com/taiwan-invasion-china-estrategia-puercoes-pin-geopolitica/)
- Encyclopedia Britannica. (3 de octubre de 2024). intifada. *Encyclopedia Britannica*: <https://www.britannica.com/topic/intifada>
- Energías Renovables. (22 de abril de 2025). Google alimentará sus centros de datos en Taiwán con energía eólica. *Energías Renovable*. <https://www.energias-renovables.com/eolica/google-alimentar--sus-centros-de-datos-20250422>
- Erickson, A., & Wuthnow, J. (2016). *Barriers, Springboards and Benchmarks: China Conceptualizes the Pacific "Island Chains"*. Cambridge University Press.: doi:doi:10.1017/S0305741016000011
- ESA. (2024). Minimizar Canal de Suez, Egipto. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de Europe Spatial Agency Web site: <https://earth.esa.int/web/earth-watching/image-of-the-week/content/-/article/suez-canal-egypt/>
- Escenario Mundial. (17 de March de 2025). China aumenta la presión militar sobre Taiwán mientras crecen las dudas sobre el apoyo de EE.UU. *Escenario Mundial*. <https://www.escenariomundial.com/2025/03/17/china-aumenta-la-presion-militar-sobre-taiwan-mientras-crecen-las-dudas-sobre-el-apoyo-de-ee-uu/>
- Escenario Mundial. (23 de marzo de 2025). El Ministro de Defensa de Taiwán afirma que está preparado para cualquier agresión de China. *Escenario Mundial*. <https://www.escenariomundial.com/2025/03/26/el-ministro-de-defensa-de-taiwan-afirma-que-esta-preparado-para-cualquier-agresion-de-china/>
- Esmirna, L. (8 de marzo de 2024). Israeli crude and fuel supply chains. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de let.iiec.unam: <https://let.iiec.unam.mx/node/5173#:~:text=Las%20corporaciones%20petroleras%20tienen%20una,transportan%20el%20crudo%20a%20Israel.>
- ETF STREAM. (23 de May de 2022). Taiwan: Uniquely positioned to benefit from the global supply chain rethink. *ETF STREAM*: <https://www.etfstream.com/articles/taiwan-uniquely-positioned-to-benefit-from-the-global-supply-chain-rethink>
- Expansión - España. (30 de noviembre de 2015). ¿Cuál es la historia del Estado Islámico? Recuperado el 23 de septiembre de 2024, de *El Economista* <https://www.eleconomista.com.mx/internacionales/Cual-es-la-historia-del-Estado-Islamico-20151130-0079.html?formCode=MG0AV3>

- Expansión. (9 de octubre de 2023). Esto es lo que sabemos sobre Hamás, el grupo islamista que ataca a Israel. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de *Expansión*. <https://expansion.mx/mundo/2023/10/09/que-es-hamas-por-que-ataca-a-israel?formCode=MG0AV3>
- Expreso. (19 de diciembre de 2019). Innovaciones que Taiwán está dispuesta a compartir con Ecuador. *Expreso*. <https://www.expreso.ec/actualidad/innovaciones-taiwan-dispuesta-compartir-ecuador-1419.html>
- EXPRESS. (18 de enero de 2022). Canal de Suez: la asombrosa suma de dinero que el mundo perdió por el bloqueo del barco Ever Given. *EXPRESS*, pág. Mundo. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de <https://www.express.co.uk/news/world/1552221/blocked-suez-canal-cost-ever-given-evg>
- Fan, G. (August de 2011). Maritime Interests: China-US Cooperation and Conflicts. *Pacific Forum CSIS - Issues and Insights*, 11(10), 25. https://www.files.ethz.ch/isn/154758/issuesinsights_vol11no10_English.pdf
- Fernández Cardellach, A. (2021). Estudio sobre la realidad política y jurídica del Mar de la China Meridional. El derecho como garante de la paz. Línea de investigación: Derecho Internacional Público. Barcelona: Universitat de Barcelona. <https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/181044/4/181044.pdf>
- Fernández, E. (6 de mayo de 2024). ¿Qué diferencia hay entre sunitas y chiítas? Recuperado el 19 de septiembre de 2024, de *Muy Interesante*. <https://www.muyinteresante.com/historia/33890.html?formCode=MG0AV3>
- Focus Taiwan. (19 de septiembre de 2022). Leading the World with Top Manufacturing Technology, Kaohsiung Boosts Leisure Industry by Building Yacht Marinas. *Focus Taiwan*. <https://focustaiwan.tw/ad/20220919175222>
- Focus Taiwán. (5 de enero de 2025). EVA Air flight departs for Taiwan after overnight delay in Sapporo. *Focus Taiwán*: <https://focustaiwan.tw/politics/202501050008>
- Foro Económico Mundial. (23 de febrero de 2024). Ataques en el Mar Rojo: Qué dicen 4 expertos en comercio sobre la disrupción del transporte marítimo. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de Foro Económico Mundial Web site: <https://es.weforum.org/agenda/2024/02/ataques-en-el-mar-rojo-que-dicen-los-expertos-en-comercio-sobre-la-disrupcion-del-transporte-maritimo/?formCode=MG0AV3>
- FP. (26 de junio de 2019). Los ciberoperadores chinos impulsaron al candidato insurgente de Taiwán. *Foreign Policy Despacho*. <https://foreignpo->

- licy.com/2019/06/26/chinese-cyber-operatives-boosted-taiwans-insurgent-candidate/
- FPRI. (marzo de 2025). Strengthening US Alliances in the Indo-Pacific. *Foreign Policy Research Institute*. <https://www.fpri.org/article/2025/03/strengthening-us-alliances-in-the-indo-pacific/>
- Fravel, T. (2020). *Active Defense: China's Military Strategy since 1949*. Princeton: Princeton University Press.
- FRBoSL. (26 de febrero de 2025). The Economic Effects of a Potential Armed Conflict Over Taiwan. *Federal Reserve Bank of Saint Louis*. <https://www.stlouisfed.org/publications/review/2025/feb/economic-effects-of-potential-armed-conflict-over-taiwan>
- FSR. (2024). A conversation with the Minister of the Ocean Affairs. *Foundation for Strategic Research*. <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/programmes/Programme-Taiwan/2024/itw-prog-taiwan-012024.pdf>
- G.M., A. (26 de julio de 2021). El Canal de Suez, un proyecto milenario. *National Geographic*, pág. Historia. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de https://historia.nationalgeographic.com.es/a/canal-suez-proyecto-milenario_17058
- Galaxia Militar. (26 de diciembre de 2022). China y Japón suben la apuesta militar en las islas Nansei. *Galaxia Militar*: <https://galaxiamilitar.es/china-y-japon-suben-la-apuesta-militar-en-las-islas-nansei/>
- Galaxia Militar. (27 de septiembre de 2022). El Ministerio de Defensa de Taiwán anuncia planes para construir 10 corbetas más de la clase Tuo Chiang. *Galaxia Militar*. <https://galaxiamilitar.es/el-ministerio-de-defensa-de-taiwan-anuncia-planes-para-construir-10-corbetas-mas-de-la-clase-tuo-chiang/>
- Ganbrell, J. (27 de abril de 2024). Rebeldes hutíes de Yemen derriban dron de EEUU y difunden imágenes que muestran los restos. Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de AP. <https://apnews.com/world-news/general-news-e66da38ed08053969ba74724d1cc3e1c?formCode=MG0AV3>
- García Cantalapiedra, D. (5 de diciembre de 2023). *Interacción de las grandes potencias en Asia Oriental*: Documento de Análisis del Instituto Español de Estudios Estratégicos(83), 157-215. https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2023/DIEEEA83_2023_DAVGAR_Asia.pdf
- Global Defense Insight. (6th de november de 2022). What is Anti-Access Area Denial Strategy? *Global Defense Insight*. <https://defensetalks.com/what->

- is-anti-access-area-denial-strategy/
- Global Taiwan Institute. (mayo de 2018). *Taiwan's Indigenous Defense Industry*: Global Taiwan Institute <https://globaltaiwan.org/wp-content/uploads/2022/08/GTI-TW-Indig-Defense-Occasional-Report-May-2018-final.pdf>
- Goberna Reports. (29 de marzo de 2025). Inteligencia Artificial y Armas Modernas: Guerra Tecnológica. *Goberna Reports* <https://grupogoberna.com/inteligencia-artificial-armas-guerra-tecnologica/>
- Goldstein, L. (2011). Chinese Naval Strategy in the South China Sea: An Abundance of Noise and Smoke, but Little Fire. *Contemporary Southeast Asia*, 33(3), 320-347. doi:<https://www.jstor.org/stable/41446233>
- Gómez, H., Córdova, J., Masson, V., Marchán, S., Pazmiño, A., Rentería, W., . . . Andrade, M. (2023). *El Mar Equinoccial y los intereses marítimos del Ecuador* (Primera ed.). Sangolquí: Universidad de las Fuerzas Armadas. <https://cespe.espe.edu.ec/wp-content/uploads/2023/10/Mar-Equinoccial-y-los-intereses-maritimos-del-Ecuador-1-170-I-PARTE.pdf>
- González, V. (3 de enero de 2023). *El AUKUS y la no proliferación nuclear: ¿Aliados o enemigos?* Universidad de Navarra <https://www.unav.edu/web/global-affairs/el-aukus-y-la-no-proliferacion-nuclear-aliados-o-enemigos#:~:text=El%20acuerdo%20AUKUS%20es%20una,militar%20o%20la%20inteligencia%20artificial.>
- Got Questions. (2024). ¿Quiénes son los semitas? Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de Got Questions. <https://www.gotquestions.org/Espanol/Semitas.html>
- Grossman, D. (March de 2025). The Chinese Communist Party's Gray Zone Tactics Against Taiwan. Global Taiwan Institute: <https://tools.sodapdf.com/es/document/2c141986-46c1-4597-bed6-1762270921a6>
- GTI. (2025). The Chinese Communist Party's Gray Zone Tactics Against Taiwan. sobre la táctica de zona gris que aplica China a Taiwán, Taipei. https://globaltaiwan.org/wp-content/uploads/2025/03/OR_CCP-Gray-Zone-Tactics-Against-TW.pdf
- Gunneweg, J. (2016). Who was the first in naming a country "Palestine" ? doi:-DOI:10.13140/RG.2.1.4860.6481
- Gupta, A. (22 de octubre de 2024). India's QUAD Strategy. E-International Relations Web site: <https://www.e-ir.info/2024/10/22/indias-quad-strategy/>
- Haas, B. (14 de noviembre de 2024). Así es el megapuerto de Chancay en

- Perú que podría poner en aprietos a Chile: el 60% pertenece a China. biobio chile: <https://www.biobiochile.cl/noticias/servicios/explicado/2024/11/14/asi-es-el-megapuerto-de-chancay-en-peru-que-podria-poner-en-aprietos-a-chile-el-60-pertece-a-china.shtml>
- Hans, S. (2022). National Identity on Taiwan: Causes and Consequences for Political Reunification. *American Journal of Chinese Studies*, 9(2), 155-78. Obtenido de <http://www.jstor.org/stable/44288704>
- Hass, R., Glaser, B., & Bush, R. (2023). U.S.-Taiwan Relations: Will China's Challenge Lead to a Crisis? Washington, D.C.: Brookings Institution Press.
- He, K., & Feng, H. (1 de January de 2025). The positive externalities of US-China institutional balancing in the Indo-Pacific. *International Affairs / Academic Coup* 101(1), 35-52. doi:<https://doi.org/10.1093/ia/iaae272>
- He, K., & Mingjiang, L. (2020). Understanding the dynamics of the Indo-Pacific: US-China strategic competition, regional actors, and beyond. *International Affairs*. doi:10.1093/ia/iiz242
- Heath, T., Lilly, S., & Han, E. (27 de June de 2023). Can Taiwan Resist a Large-Scale Military Attack by China? *Research and Development (RAND) Corporation*: https://www.rand.org/pubs/research_reports/RRA1658-1.html
- Hernández, J. (s.f.). ¿Por qué suníes y chiíes mantienen una lucha de 14 siglos?
- Ho, S. (febrero de 1975). The Economic Development of Colonial Taiwan: Evidence and Interpretation. *The Journal of Asian Studies*, 34(2), 417-439. doi:10.2307/2052756
- Hoffman, F. (5 de octubre de 2025). The Contemporary Spectrum of Conflict: Protracted, Gray Zone, Ambiguous, and Hybrid Modes of War. *The Heritage Foundation*. <https://www.heritage.org/military-strength-topical-essays/2016-essays/the-contemporary-spectrum-conflict-protracted-gray>
- Holmes, J., & Yoshihara, T. (2005). The Influence of Mahan upon China's Maritime Strategy. *Comparative Strategy*, 24(1), 23-51. doi:DOI:10.1080/01495930590929663
- Holmes, J., & Yoshihara, T. (2008). *Chinese naval strategy in the 21st century: The turn to Mahan* (Series editor: Geoffrey Till ed.). London and New York, UK-USA: Routledge.
- Hood, S. (1997). *The Kuomintang and the Democratization of Taiwan*. New York: Routledge.
- Horner, C., Erikson, A., & Martinson, R. (2019). China's Maritime Gray Zone Operations. *Naval War College Review*, 3. <https://digital-commons.us->

- nwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=8072&context=nwc-review
- Hu , W., & Meng, W. (August de 2020). The US Indo-Pacific Strategy and China's Response. *The China Review*, 20(3), 143–176. https://cup.cuhk.edu.hk/image/catalog/journal/jpreview/CR20.3_143-176.pdf
- Hu, W. (2020). The United States, China, and the Indo-Pacific Strategy. *The China Review*, 27-142. <https://www.jstor.org/stable/26928114>
- Huang , J. (2011). Umbilical Ties: The Framing of the Overseas Chinese as the Mother of the Revolution. *Frontiers in History of China*, 6(2), 183-228. doi:-DOI: 10.1007/s11462-011-0126-z
- ICAS. (25 de julio de 2023). Maritime Affairs Program (MAP) Handbill Spotlight / Nine Dash Line. CHINAUS - ICAS <https://chinaus-icas.org/research/map-spotlight-nine-dash-line/>
- ICEX. (2023). El mercado de energías renovables en Taiwán: solar fotovoltaica, eólica y eficiencia energética. *Cámara de Comercio de España en Taiwán*. Taipei: Cámara de Comercio de España en Taiwán. https://www.icex.es/content/dam/es/icex/oficinas/115/documentos/2023/03/estudio-de-mercado-renovables/EM_El%20mercado%20de%20energias%20renovables%20en%20Taiwan_2023.pdf
- IEEE. (28 de octubre de 2022). Océanos y choke points, oportunidades y riesgos para el comercio marítimo global (reedición). (IEEE, Ed.) *Instituto Español de Estudios Estratégicos*(28), 168-221. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de <https://www.ieee.es/Galerias/fichero/BoletinesIEEE3/2022/BoletinIEEE28.pdf>
- IISS. (2024). *The Military Balance 2024*. London: Routledge.
- IISS. (12 de febrero de 2025). *The Military Balance*. (Routledge) International Institute for Strategic Studies (IISS): <https://www.iiss.org/publications/the-military-balance/>
- IMO. (2024). Maritime Security. International Maritime. Organization: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Default.aspx>
- IMPARGO. (2024). Glosario de transporte y logística de IMPARGO. IMPARGO <https://impargo.de/es/glossary/alimentador>
- Infobae. (27 de agosto de 2022). La armada del régimen chino comienza a borrar la línea media imaginaria del Estrecho de Taiwán. *Infobae*. <https://www.infobae.com/america/mundo/2022/08/27/la-armada-del-regimen-chino-comienza-a-borrar-la-linea-media-imaginaria-del-estrecho-de-taiwan/#:~:text=La%20l%C3%ADnea%20mediana%20no%20tiene,hicieron%20eco%20de%20esta%20afirmaci%C3%B3n.>

- Infobae. (30 de marzo de 2023). Qué debe hacer Taiwán para tener posibilidades de resistir una invasión de China. *Infobae* <https://www.infobae.com/america/mundo/2023/03/30/que-debe-hacer-taiwan-para-tener-posibilidades-de-resistir-una-invasion-de-china/>
- Infobae. (20 de junio de 2024). El video que muestra el ataque de los hutíes que hundió a un buque mercante griego en el Mar Rojo. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/06/20/el-video-que-muestra-ataque-de-los-huties-que-hundio-a-un-buque-mercante-griego-en-el-mar-rojo/?formCode=MG0AV3>
- Infobae. (7 de octubre de 2024). Hutíes del Yemen reivindican dos ataques con misiles y “varios drones” contra Israel. Recuperado el 7 de octubre de 2024, de infobae web site: <https://www.infobae.com/america/agencias/2024/10/07/huties-del-yemen-reivindican-dos-ataques-con-misiles-y-varios-drones-contra-israel/?formCode=MG0AV3>
- Infobae. (7 de octubre de 2024). Hutíes del Yemen reivindican dos ataques con misiles y “varios drones” contra Israel. Recuperado el 7 de octubre de 2024, de infobae Web site: <https://www.infobae.com/america/agencias/2024/10/07/huties-del-yemen-reivindican-dos-ataques-con-misiles-y-varios-drones-contra-israel/?formCode=MG0AV3>
- Infobae. (17 de septiembre de 2024). Irán aseguró que su relación con Rusia crecerá “de manera continua y duradera”. Recuperado el 18 de septiembre de 2024, de infobae Web site: <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/09/17/iran-aseguro-que-su-relacion-con-rusia-crecera-de-manera-continua-y-duradera/?formCode=MG0AV3>
- Infobae. (2 de mayo de 2025). “Sin precedentes”: el gasto militar registra su mayor incremento desde la Guerra Fría y alcanza los 2,3 billones de euros. Infobae Web site: <https://www.infobae.com/espana/2025/05/03/sin-precedentes-el-gasto-militar-registra-su-mayor-incremento-desde-la-guerra-fria-y-alcanza-los-23-billones-de-euros/>
- Infobae. (24 de marzo de 2025). China intensifica preparativos para una posible cuarentena marítima sobre Taiwán. Infobae Web site: <https://www.infobae.com/america/mundo/2025/03/24/china-intensifica-preparativos-para-una-posible-cuarentena-maritima-sobre-taiwan/>
- Infobae. (30 de abril de 2025). La guerra invisible en el Pacífico: cómo una isla remota se convirtió en pieza clave del poder global. Infobae Web site: <https://www.infobae.com/america/mundo/2025/04/30/la-guerra-invisible-en-el-pacifico-como-una-isla-remota-se-convirtio-en-pieza-cla->

- ve-del-poder-global/
Infodefensa.com. (2 de octubre de 2023). Taiwan ya es el decimoprimer país del mundo capaz de fabricar sus propios submarinos. Infodefensa.com <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4456045/taiwan-decimoprimer-pais-mundo-capaz-fabricar-proprios-submarinos>
- Informare. (15 de febrero de 2024). En 2023, el tráfico marítimo en el Canal de Suez alcanzó un nuevo máximo histórico. (A. d. Iono, Editor) Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de *Informare* <https://www.informare.it/news/gennews/2024/20240230-canale-Suez-transiti-Y-2023uk.asp>
- Integral Shipping. (14 de agosto de 2018). Las ventajas del transporte marítimo: por qué elegir este medio. Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de *Integral Shipping* <https://www.integralshipping.com/ventajas-transporte-maritimo/>
- Iriarte, D. (14 de abril de 2025). La “estrategia del puercoespín”: así se defenderá Taiwán ante una invasión china. *El Orden Mundial*, EOM Exclusivo / Geopolítica / Asia-Pacífico. Obtenido de <https://elordenmundial.com/taiwan-invasion-china-estrategia-puercoespín-geopolítica/>
- ISRAEL. (2024). Embajada de Israel en Ecuador. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de ISRAEL Web site: <https://embassies.gov.il/quito/AboutIsrael/Land/Pages/TIERRA-Infraestructura.aspx>
- ISW & AEI. (30 de abril de 2025). China-Taiwan Weekly Update. Institute for the Study of War & American Enterprise Institute: <https://understandingwar.org/backgrounder/china-taiwan-weekly-update-may-2-2025>
- ISW & AEI. (25 de April de 2025). China-Taiwan Weekly Update April 25, 2025. Institute for the Study of War & American Enterprise Institute : <https://www.understandingwar.org/backgrounder/china-taiwan-weekly-update-april-25-2025>
- ISW. (2 de May de 2025). China-Taiwan Weekly Update, May 2, 2025. *Institute for the Study of War* <https://understandingwar.org/backgrounder/china-taiwan-weekly-update-may-2-2025>
- Iturriaga, T. (31 de octubre de 2021). La condición geográfica esencial como herramienta de análisis estratégico. *Revista de Marina*, 138(984). Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de <https://revistamarina.cl/es/articulo/la-condicion-geografica-esencial-como-herramienta-de-analisis-estrategico>
- Jamison, T. (9 de February de 2022). Alfred Thayer Mahan: “The Influence of Sea Power Upon History” as Strategy, Grand Strategy, and Polemic. *Classics*

- of Strategy and Diplomacy <https://classicsofstrategy.com/2022/02/09/alfred-thayer-mahan-the-influence-of-sea-power-upon-history-as-strategy-grand-strategy-and-polemic/>
- Jash, A. (2 de octubre de 2024). China's Military Exercises Around Taiwan: Trends and Patterns. *Boletín del Global Taiwan Institute*, 9(19), 15. Obtenido de <https://globaltaiwan.org/2024/10/chinas-military-exercises-around-taiwan-trends-and-patterns/>
- Joric, C. (18 de abril de 2024). Canal de Suez: qué es y cómo funciona esta gran obra en pleno desierto. *La Vanguardia*, pág. Historia y Vida. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/mas-historias/20210329/47314133755/suez-canal-pleno-desierto.html>
- Junquera, A. (2023). Taiwán, el conflicto que puede cambiar la geopolítica del Pacífico. En M. d. IEEE, *Panorama geopolítico de los conflictos / Geopolitical overview of conflicts* (págs. 271-303). Madrid: Ministerio de Defensa Nacional de España. <https://www.ieee.es/Galerias/fichero/panoramas/PGC2023/PGC2023.pdf>
- Kaplan, R. (2014). *Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific*. New York, United States Americano: Random House.
- Kappa Intermodal. (2021). Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de Kappa Intermodal <https://kappaintermodal.com/intermodal/que-son-las-navieras-y-cuales-son-las-mas-importantes-a-nivel-mundial/>
- KAS - Diálogo Político. (1 de junio de 2020). China: un país, dos sistemas. ¿Qué quedará al final? *Diálogo Político* <https://dialogopolitico.org/debates/china-un-pais-dos-sistemas-que-quedara-al-final>
- Kirshner, J. (17 de agosto de 2010). La tragedia del realismo ofensivo: el realismo clásico y el ascenso de China. *Sage Journals / Revista Europea de Relaciones Internacionales*, 18(1), 53-75. doi:<https://doi.org/10.1177/1354066110373949>
- Kuan, B.-L. (11 de marzo de 2024). Navegando el futuro marítimo de Taiwán: una conversación con el Ministro del Consejo de Asuntos Oceánicos. Fondation pour la recherche strategique. <https://www.frstrategie.org/en/programs/taiwan-security-and-diplomacy-program/navigating-taiwan-s-maritime-future-conversation-minister-ocean-affairs-council-2024>
- Kun-Ma, C., & Tang, K. (15 de octubre de 2024). Las trampas jurisdiccionales de China: los riesgos de los tránsitos silenciosos en el estrecho de Tai-

- wán. Australian Strategic Policy Institute: <https://www.aspistrategist.org.au/chinas-jurisdictional-traps-the-risks-of-silent-transits-in-the-taiwan-strait/>
- La Biblia. (1960). 1 Samuel 7:7-17. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de *Bible* ¿ <https://www.bible.com/es/bible/149/1SA.7.7-17.RVR1960>
- La Enciclopedia del Holocausto. (2024). Refugiados judíos alemanes, 1933–1939. Recuperado el 27 de septiembre de 2024, de *La Enciclopedia del Holocausto*: <https://encyclopedia.ushmm.org/content/es/article/german-jewish-refugees-1933-1939?formCode=MG0AV3>
- La Guía. (10 de noviembre de 2008). Los turcos selyúcidas. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de *La Guía*. <https://www.laguia2000.com/medio-orient/los-turcos-selyucidas?formCode=MG0AV3>
- La Nación. (6 de agosto de 2022). Qué es la «estrategia del puercoespín» elaborada por Taiwán para defenderse de una posible invasión china. *La Nación*. <https://lanacion.com.ec/que-es-la-estrategia-del-puercoespín-elaborada-por-taiwan-para-defenderse-de-una-posible-invasion-china/>
- La Nación. (26 de agosto de 2024). Taiwán muestra interés en invertir en Ecuador. *La Nación*. <https://www.larepublica.ec/blog/2024/08/26/taiwan-muestra-interes-en-invertir-en-ecuador/>
- La República. (24 de agosto de 2024). EEUU alerta que los hutíes amenazan derramar un millón de barriles al Mar Rojo. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *La República*. <https://www.larepublica.ec/blog/2024/08/24/eeuu-alerta-que-los-huties-amenazan-derramar-un-millon-de-barriles-al-mar-rojo/?formCode=MG0AV3>
- La Vanguardia. (16 de diciembre de 2023). Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de *La Vanguardia*. Los cuatro grandes operadores occidentales suspenden el transporte por el mar Rojo
- LaFeber, W. (1967). *The New Empire: An Interpretation of American Expansion 1860-1898*. ITHACA AND LONDON: Cornell University Press.
- Le Grand Continent. (3 de enero de 2025). ¿Qué ocurrirá en China en 2025? Doce grandes tendencias. *Le Grand Continent*. <https://legrandcontinent.eu/es/2025/01/03/que-ocurrira-en-china-en-2025-doce-grandes-tendencias-1/>
- Lewis, A. (abril de 1992). The role of choke points in the ocean context. *GeoJournal*, 26(4), 503-509. doi:<https://doi.org/10.1007/BF02665750>
- Li, Z. (25 de diciembre de 2023). La evolución de la identidad en Taiwán. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2023/12/the-evolution-of-identi->

ty-in-taiwan/

- Libin, W. (20 de enero de 2022). Un intento de discutir la naturaleza del alto grado de autonomía de Taiwán después de la reunificación pacífica: basado en la experiencia práctica de Hong Kong. *Interpretet - CSIS*. <https://interpret.csis.org/translations/an-attempt-to-discuss-the-nature-of-taiwans-high-degree-of-autonomy-after-peaceful-reunification-based-on-the-practical-experience-of-hong-kong/>
- Linda Hall Library. (14 de febrero de 2009). *Napoleon and the Scientific Expedition to Egypt*. (Waybachmachine, Editor, & Linda Hall Library) https://web.archive.org/web/20090214040954/http://www.lhl.lib.mo.us/events_exhib/exhibit/exhibits/napoleon/suez_canal.shtml
- Lisa News. (28 de enero de 2025). Probabilidades de una invasión china a Taiwán en 2025: Todo lo que debes saber. *Lisa News*. <https://www.lisa-news.org/geopolitica/probabilidades-de-una-invasion-china-a-taiwan-en-2025-todo-lo-que-debes-saber/>
- Macaraig , E., & Fenton, J. (2021). Analyzing the Causes and Effects of the South China Sea Dispute. *The Journal of Territorial and Maritime Studies*, 8(2), 18. Obtenido de https://www.journalofterritorialandmaritimestudies.net/_files/ugd/36708f_b68a81a820e94ca0a35e5430cd9dda9f.pdf?index=true
- Mahdi, M., & Rahman, F. (24 de octubre de 2024). Islam. Recuperado el 4 de octubre de 2024, de *Encyclopedia Britannica*. <https://www.britannica.com/topic/Islam>
- Marcó del Pont, A. (20 de Enero de 2025). De Taiwán al Ártico. *Rebelión*. <https://rebellion.org/de-taiwan-al-artico/>
- Maritime Logistics Professional. (5 de marzo de 2024). Egipto estudia una mayor ampliación del Canal de Suez. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de *Maritime Logistics Professional*. <https://es.maritimeprofessional.com/news/egipto-estudia-una-mayor-ampliacion-del-canal-suez-297295>
- Mark, J. (1 de mayo de 2018). La Ruta de la Seda. Recuperado el 23 de septiembre de 2024, de *World History Encyclopedia*. <https://www.worldhistory.org/trans/es/1-466/la-ruta-de-la-seda/?formCode=MG0AV3>
- Martínez, J. (15 de abril de 2024). El mapa para entender la creciente tensión en Oriente Medio: países enemigos de Israel y ‘vecinos’ con los que tiene buena relación. *20minutos*, pág. Última Hora. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de <https://www.20minutos.es/noticia/5236023/0/>

mapa-fuerzas-orientes-medio-con-quien-tiene-israel-buena-relacion-ma-la-equidistante/

Masalha, N. (2024). Palestina: cuatro mil años de historia. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de Curso de Corán <https://qurancourse.com/article/palestine-a-four-thousand-year-history/1.5-iron-age-philistia-as-a-distinct-polity-the-country-of-the-peleset-from-gaza-to-tantur-1200712-bc>

Matthews, W. (16 de April de 2025). China's military build-up indicates it is serious about taking Taiwan. *Chatham House*. <https://www.chathamhouse.org/2025/03/chinas-military-build-indicates-it-serious-about-taking-taiwan>

Mazarr, M. (9 de febrero de 2024). The Looming Crisis in the South China Sea. *Foreign Affairs* <https://www.foreignaffairs.com/united-states/looming-crisis-south-china-sea>

McCartney, M. (25 de April de 2025). China-Taiwan Tensions: Four Key Moments This Week. *Newsweek* <https://www.newsweek.com/china-taiwan-tensions-key-moments-april-25-2025-2063799>

Mearsheimer, J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics*. NEW YORK • LONDON: W. W. Norton & Company.

Mearsheimer, J. (2014). *The Tragedy of Great Power Politics*. NEW YORK - LONDON: W. W. Norton & Company.

Mearsheimer, J. (19 de october de 2021). The Inevitable Rivalry: America, China, and the Tragedy of Great-Power Politics. *Foreign Affairs*, 18. https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2021-10-19/inevitable-rivalry-cold-war?check_logged_in=1

Meléndez, J. (2024). Pueblos semitas. Recuperado el 24 de septiembre de 2024, de *Mucha Historia*. <https://muchahistoria.com/pueblos-semitas/?formCode=MG0AV3>

Merino, A. (13 de febrero de 2020). Las distintas corrientes del islam. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de *El Orden Mundial*. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/corrientes-del-islam/>

Meyer, C. (21 de Marzo de 2021). Suez Canal blockage exposes vulnerabilities of global trade flows. *ARAB NEWS*, pág. Business. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de <https://www.arabnews.com/node/1832536/business-economy>

Mgallanes, D. (16 de noviembre de 2024). El megapuerto de Chancay conectará China con América Latina a través del puerto de Shanghai.

- La República* <https://larepublica.pe/mundo/2024/11/14/como-luce-el-puerto-de-shanghai-que-unira-china-con-america-latina-a-traves-del-megapuerto-de-chancay-en-peru-comercio-maritimo-397544>
- Ministerio de Comercio de España. (2025). ASEA. Ministerio de Economía, Comercio y Empresa de España. <https://comercio.gob.es/PoliticaComercialUE/AcuertosComerciales/Paginas/asean.aspx>
- Modern Diplomacy. (17 de April de 2025). Island Defence: Assessing Taiwan's Military Capabilities. *Modern Diplomacy*. <https://moderndiplomacy.eu/2025/04/17/island-defence-assessing-taiwans-military-capabilities/>
- Monares, D. (mayo de 2019). LA RECLAMACIÓN CHINA SOBRE EL MAR DEL SUR DE CHINA ANTE EL DERECHO INTERNACIONAL. *Revista Chilena de Derecho*, 46(2). doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34372019000200501>
- Monares, D. (2019). LA RECLAMACIÓN CHINA SOBRE EL MAR DEL SUR DE CHINA ANTE EL DERECHO INTERNACIONAL. *Revista chilena de derecho*, 46(2). doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34372019000200501>
- Montejo, E. (12 de octubre de 2023). ¿Qué es el Hamás, el Movimiento de Resistencia Islámica? Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de *National Geographic*: <https://www.ngenespanol.com/el-mundo/que-es-el-hamas/?formCode=MG0AV3>
- Morales, S. (16 de septiembre de 2015). El giro de los Estados Unidos hacia la región de Asia-Pacífico en el ámbito de la Seguridad Marítima. *Grupo de Estudios de Seguridad Internacional*, GESI, <https://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/el-giro-de-los-estados-unidos-hacia-la-regi%C3%B3n-de-asia-pac%C3%ADfico-en-el-%C3%A1mbito-de-la-seguridad>
- Moya, M. (4 de octubre de 2024). El Eje de la Resistencia: cómo Irán financia y exporta su modelo en Medio Oriente. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de msn <https://www.msn.com/es-xl/noticias/other/el-eje-de-la-resistencia-c%C3%B3mo-ir%C3%A1n-financia-y-exporta-su-modelo-en-medio-oriente/ar-AA1rETdO?formCode=MG0AV3>
- MSC. (2024). Recuperado el 27 de septiembre de 2024, de MSC Web site: <https://www.msc.com/es>
- Mueren tres marineros en el primer ataque mortal de los hutíes del Yemen en el mar Rojo. (07 de marzo de 2024). Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de *El Debate* <https://www.eldebate.com/internacional/20240307/>

- mueren-tres-marineros-primer-ataque-mortal-huties-yemen-mar-rojo_180039.html?formCode=MG0AV3
- Mundo Contact. (4 de noviembre de 2024). Taiwán proyecta aumento de 22% en valor de producción de chips. *Mundo Contact* <https://mundocontact.com/taiwan-proyecta-aumento-de-22-en-valor-de-produccion-de-chips/>
- Musa, M. (1 de abril de 2024). Las cruzadas. Recuperado el 22 de septiembre de 2024, de *Enciclopedia Iberoamericana*. <https://enciclopediaiberoamericana.com/las-cruzadas/>
- National Geographic. (17 de enero de 2024). 4 claves sobre los huties: la milicia de Yemen presente en el Mar Rojo. Recuperado el 28 de septiembre de 2024, de *National Geographic*: https://historia.nationalgeographic.com.es/a/claves-sobre-huties-milicia-yemen-que-controla-mar-rojo_20731?formCode=MG0AV3
- newKerala.com. (5 de January de 2025). Key developments in South China Sea in 2025: Rising tensions, military activities, and territorial disputes. newKerala.com Web site: <https://www.newkerala.com/news/o/key-developments-south-china-sea-2025-rising-tensions-military-862>
- Nishiyama, A. (4 de Marzo de 2025). ¿En riesgo la seguridad de Taiwán? Polémica por inversión multimillonaria de TSMC en EE.UU. RPP <https://rpp.pe/tecnologia/mas-tecnologia/en-riesgo-la-seguridad-de-taiwan-polemica-por-inversion-multimillonaria-de-tsmc-en-eeuu-noticia-1619842>
- Northwood, R. (30 de abril de 2025). Taiwan's Q1 GDP Growth Surges on Semiconductor Boom and AI-Driven Investment. *Ainvest* <https://www.ainvest.com/news/taiwan-q1-gdp-growth-surges-semiconductor-boom-ai-driven-investment-2504/>
- Nuestro Mar. (octubre de 2024). Yemen's Houthis reported attacking Israel and ships in the Red and Arabian Seas. Recuperado el 2 de octubre de 2024, de *Nuestro Mar*. <https://www.nuestromar.org/destacadas/los-huties-de-yemen-informaron-que-atacaron-israel-y-a-buques-en-el-mar-rojo-y-arabigo/?formCode=MG0AV3>
- Nueva Sociedad. (junio de 2015). Chiitas y sunitas: grietas y guerras en el siglo XXI. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *Nueva Sociedad*. <https://nuso.org/articulo/chiitas-y-sunitas-grietas-y-guerras-en-el-siglo-xxi/?formCode=MG0AV3>
- Nye Jr. , J. (9 de abril de 2024). Cómo evitar una guerra por Taiwán. *Revista de Prensa* <https://www.almendron.com/tribuna/como-evitar-una-guerra->

- por-taiwan/
- OAC. (31 de abril de 2025). *International Ocean Information*. Ocean Affairs Council: <https://www.oac.gov.tw/en/index.jsp>
- Ocean Treasure. (2025). Recursos mundiales de calamar: tendencias, desafíos y oportunidades en 2025. <https://www.ocean-treasure.com/sin-categorizar/global-squid-resources-trends-challenges-and-opportunities-in-2025/?lang=es>
- OCEANA. (2024). Contaminación por la Industria Naval. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de OCEANA. <https://europe.oceana.org/es/contaminacion-por-la-industria-naval-0/>
- Office of the Historian. (2025). The Chinese Revolution of 1949. Gobierno de los Estados Unidos de América. <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/chinese-rev>
- Office of the President of Taiwan. (14 de febrero de 2025). President Lai holds press conference following high-level national security meeting. Office of the President of Taiwan. <https://english.president.gov.tw/News/6908>
- Oficina Comercial Taipei. (21 de mayo de 2024). Ventana de Taiwán-Inversión: ¡La inversión en autobuses eléctricos de Taiwán en Ecuador ha comenzado! roc-Taiwán Web site: https://www.roc-taiwan.org/ec_es/post/4894.html
- OHI. (1953). 35. Gulf of Suez; 36. Gulf of Anqaba; 37. Red Sea. En OHI, Limits of oceans and seas (3ra. ed., pág. 42). Montecarlo, Mónaco: OHI. Recuperado el 20 de septiembre de 2024, de <https://iho.int/en/standards-and-specifications>
- Ojo Público. (10 de noviembre de 2024). Nuevo litigio opaca la inauguración del puerto de Chancay. Ojo Público Web site: <https://ojo-publico.com/5392/nuevo-litigio-opaca-la-inauguracion-del-puerto-chancay>
- Olabemiwo, F., Danmaliki, G., Oyehan, T., & Tawabini, B. (31 de diciembre de 2016). Forecasting CO2 emissions in the Persian Gulf States. *Global Journal of Environmental Science and Management*, 3(1), 1-10. doi:doi: 10.22034/GJESM.2017.03.01.001
- Oliveira, J. (7 de diciembre de 2022). Infografía: The Suez Canal, major corridor for global trade. Recuperado el 20 de septiembre de 2024, de Vadebarcos Web site: <https://vadebarcos.net/2022/12/07/infografia-the-suez-canal-major-corridor-for-global-trade/>
- OMI. (28 de mayo de 2024). La OMI aboga por la descarbonización marítima en el Foro de la Cadena Mundial de Suministro. Recuperado el 25 de

- septiembre de 2024, de OMI Web site: <https://www.imo.org/es/Media-Centre/Paginas/WhatsNew-2082.aspx>
- ONU. (1980). La cuestión de Palestina. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de ONU Web site: <https://unispal.un.org/pdfs/80-34375s.pdf>
- ONU. (25 de enero de 2024). Crisis del Mar Rojo: Alarma por las perturbaciones del comercio mundial que dispara los precios de la energía y los alimentos. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de ONU Web site: <https://news.un.org/es/story/2024/01/1527327#:~:text=Las%20interrupciones%20prolongadas%20en%20las%20principales%20rutas%20comerciales,aumento%20de%20los%20costes%20y%20una%20posible%20inflaci%C3%B3n>.
- ONZE. (19 de April de 2024). ¿Cuánto contamina el transporte de mercancías? Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de ONZE. <https://www.11onze.cat/es/magazine/cuanto-contamina-transporte-mercancias/>
- Pacific Forum. (22 de junio de 2022). PacNet #33 – China cannot hinder international navigation through Taiwan Strait. *Pacific Forum*. <https://pacforum.org/publications/pacnet-33-china-cannot-hinder-international-navigation-through-taiwan-strait/>
- Paiva, A. (1 de octubre de 2024). Qué es el Eje de la Resistencia, la red de milicias apoyada por Irán. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *La Tercera* <https://www.latercera.com/tendencias/noticia/que-es-el-eje-de-la-resistencia-la-red-de-milicias-apoyada-por-iran/G3YPDMN4JJBMDKJS-VBPOTUD6R4/?formCode=MG0AV3#>
- Paiva, A. (1 de octubre de 2024). Qué es el Eje de la Resistencia, la red de milicias apoyada por Irán. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *La Tercera* <https://www.latercera.com/tendencias/noticia/que-es-el-eje-de-la-resistencia-la-red-de-milicias-apoyada-por-iran/G3YPDMN4JJBMDKJS-VBPOTUD6R4/?formCode=MG0AV3#>
- Panizo, M. (17 de mayo de 2023). Chancay: todo lo que se vivió en la zona afectada por el hundimiento del suelo en Peralvillo. *El Comercio* (Perú), pág. Sucesos / Noticias. Obtenido de <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/chancay-todo-lo-que-se-vivio-la-zona-afectada-por-el-hundimiento-del-suelo-en-peralvillo-chancay-huaral-lima-megapuerto-cosco-accidente-noticia/>
- Paredes, N. (19 de octubre de 2022). Rusia e Irán, la compleja relación entre dos antagonistas históricos que se volvieron “socios de conveniencia” para enfrentarse a Occidente. Recuperado el 30 de septiembre de 2024,

- de BBC Nwes Mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-63299880?formCode=MG0AV3>
- Parlamento de la Unión Europea. (23 de marzo de 2023). Cambio climático: gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global. Recuperado el 23 de septiembre de 2024, de Parlamento de la Unión Europea. <https://www.europarl.europa.eu/topics/es/article/20230316STO77629/cambio-climatico-gases-de-efecto-invernadero-que-causan-el-calentamiento-global#:~:text=Existen%20distintos%20tipos%20de%20gases,generados%20por%20las%20actividades%20humanas.>
- Pedrozo, R. (29 de march de 2020). China's Threat of Force in the Taiwan Strait. Lawfare: <https://www.lawfaremedia.org/article/chinas-threat-force-taiwan-strait>
- Pérez Expósito, F. (noviembre de 2023). El conflicto en el estrecho de Taiwán: Situación y perspectivas. *Boletín del Instituto Español de Estudios Estratégicos* (IEEE)(32), 324-360. <https://www.ieee.es/Galerias/fichero/BoletinesIEEE3/2023/BoletinIEEE32.pdf>
- Piqué, J. (1 de septiembre de 2022). Taiwán y el mar del Sur de China. Política Exterior: <https://www.politicaexterior.com/taiwan-y-el-mar-del-sur-de-china/>
- Plagemann , J. (17 de December de 2024). Introduction to special issue: 'Foreign policy signaling in the Indo-Pacific: Responses to the US-China rivalry in a multipolar world'. *Sage Journals*, 27(1), 3-19. doi:<https://doi.org/10.1177/13691481241306387>
- Poling, G. (20 de marzo de 2025). Crossroads of Competition: China in Southeast Asia and the Pacific Islands. Center for Strategic & International Studies, CSIS: <https://www.csis.org/analysis/crossroads-competition-china-southeast-asia-and-pacific-islands>
- Pont, E. (28 de mayo de 2019). Sunismo y chiismo, las dos ramas del Islam. Recuperado el 21 de septiembre de 2024, de *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/vida/junior-report/20190528/462436747454/sunitas-chiitas-islam.html?formCode=MG0AV3>
- Portal Portuario. (31 de octubre de 2024). Maersk no prevé regresar al Canal de Suez hasta "bien entrado 2025". *Portal Portuario* <https://portalportuario.cl/maersk-no-preve-regresar-al-canal-de-suez-hasta-bien-entrado-2025/>
- Portal Portuario (Dirección). (2024). Video: *Revive la inauguración del megapuerto de Chancay* [Película]. Chancay-Perú. <https://portalportuario.cl/vi>

- deo-revive-la-inauguracion-del-megapuerto-de-chancay/
Prensa Ec. (19 de octubre de 2024). A partir de noviembre, el puerto peruano comenzará a operar rutas directas hacia Shanghai, consolidando su posición estratégica en el comercio internacional. *Prensa Ec.* <https://prensa.ec/el-puerto-de-chancay-se-prepara-para-conectar-sudamerica-con-asia-un-nuevo-eje-logistico/>
- Primicias. (28 de julio de 2020). Ecuador y China, una relación que navega entre deuda y soberanía. *Primicias* <https://www.primicias.ec/noticias/politica/ecuador-china-relacion-navega-entre-deuda-soberania/>
- Primicias. (19 de mayo de 2021). Asus: Marca taiwanesa de tecnología líder en innovación llega a Ecuador. *Primicias* <https://revistagestion.primicias.ec/empresas/asus-marca-taiwanesa-de-tecnologia-lider-en-innovacion-llega-ecuador/>
- PRIMICIAS. (13 de enero de 2024). Crisis en el mar Rojo: ¿quiénes son los hutíes y por qué atacan a EE.UU.? Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *PRIMICIAS* <https://www.primicias.ec/noticias/internacional/crisis-mar-rojo-huties-ataques-eeuu/?formCode=MG0AV3>
- Primicias. (25 de febrero de 2024). Ecuador y América del Sur, en alerta por la flota pesquera china. *Primicias* <https://www.primicias.ec/noticias/economia/ecuador-sudamerica-flota-pesquera-china-alerta/>
- Primicias. (5 de agosto de 2024). Empresas taiwanesas llegan a Ecuador para una Rueda de Negocios. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/branded/taiwan-ecuador-rueda-negocios-75553/>
- PRIMICIAS. (21 de julio de 2024). Los hutíes prometen vengarse de Israel: Así está el peligroso panorama en el Mar Rojo. Recuperado el 1 de octubre de 2024, de *PRIMICIAS* <https://www.primicias.ec/internacional/huties-venganza-israel-yemen-mar-rojo-74521/?formCode=MG0AV3>
- PRIMICIAS. (2024). Perú confirma la construcción de un puerto espacial de la Nasa en la frontera con Ecuador. *PRIMICIAS, Internacional*. https://www.primicias.ec/internacional/peru-construccion-puerto-espacial-nasa-piura-frontera-ecuador-83290/?utm_source=twitter&utm_medium=social
- Primicias. (26 de noviembre de 2024). Taiwán: Un aliado clave en la lucha global contra el cambio climático. *Primicias* <https://www.primicias.ec/opinion/emb-augusto-liao/taiwan-aliado-clave-lucha-global-cambio-climatico-84025/>
- Primicias. (18 de marzo de 2025). 19 empresas taiwanesas identifican oportu-

- nidades en el mercado ecuatoriano. *Primicias*. <https://www.primicias.ec/branded/empresas-taiwanesas-mercado-ecuatoriano-rueda-negocios-89527/>
- Prisma. (1 de diciembre de 2021). China y la Línea de los nueve puntos. *Prisma* <https://somosprismauc3m.wordpress.com/2021/12/01/china-y-la-linea-de-los-nueve-puntos/>
- Prisma. (1 de diciembre de 2021). China y la Línea de los nueve puntos. *Prisma* <https://somosprismauc3m.wordpress.com/2021/12/01/china-y-la-linea-de-los-nueve-puntos/>
- Producempresarial. (2025). Desenvolvimiento Productivo de la Actividad Pesquera. *Boletín Sector Pesquero Perú*. <https://www.producempresarial.pe/wp-content/uploads/2025/04/Boletin-Estadistica-Pesca-Enero-2025.pdf>
- Ramírez-Carvajal, C., Praj, D., & Acosta-Strobel, J.-A. (mayo / agosto de 2021). La relación triangular entre China, Taiwán y Estados Unidos en el periodo 2008-2018. *URVIO Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad*(30), 16. doi:<https://doi.org/10.17141/urvio.30.2021.4780>
- Ramos, A. (9 de mayo de 2024). El ‘peligroso’ enfoque de China con el Megapuerto de Chancay: advierten amenaza para la seguridad cibernética del Perú y países de la región. *Infobae* <https://www.infobae.com/peru/2024/05/09/el-peligroso-enfoque-de-china-con-el-megapuerto-de-chancay-una-amenaza-para-la-seguridad-cibernetica-del-peru-y-la-region/>
- Rasul, N., Stewart, I., & Zohair, A. (2015). Introduction to the Red Sea: Its Origin,. En N. Rasul, & I. Stewart, *The Red Sea: The Formation, Morphology, Oceanography and Environment, of a Young Ocean Basin* (pág. 627). Springer Heidelberg New York Dordrecht London. doi:DOI 10.1007/978-3-662-45201-1
- Real Instituto El Cano. (16 de diciembre de 2003). Las relaciones entre Estados Unidos y China: ¿asociación o competencia estratégica? Área: Asia/Pacífico / Defensa y Seguridad – DT Nro. 30/2003, 38. <https://tools.sodapdf.com/es/document/e0419137-6821-401c-8285-7c6ffc81dca7>
- Reuters. (5 de October de 2022). China has ‘destroyed’ tacit agreement on Taiwan Strait - minister. *Reuters*. <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/china-has-destroyed-tacit-agreement-taiwan-strait-minister-2022-10-05/>
- Reuters. (1 de April de 2025). China launches military drills around Tai-

- wan, calls Taiwan president a 'parasite'. *Reuters* <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/chinese-military-says-it-is-conducting-exercises-around-taiwan-2025-03-31/>
- Reuters. (13 de marzo de 2025). El presidente de Taiwán advierte sobre el esfuerzo de “infiltración” de China y promete contramedidas. *Reuters*. <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/taiwan-president-says-china-has-deepened-influence-campaign-infiltration-against-2025-03-13/>
- Roca, J. (1 de marzo de 2023). Minesto y Taiwan Cement desarrollarán energía mareomotriz y de las corrientes oceánicas en Taiwán. *El periódico de la energía*. https://elperiodicodelaenergia.com/minesto-y-taiwan-cement-desarrollaran-energia-mareomotriz-y-de-las-corrientes-oceanicas-en-taiwan/#google_vignette
- Rodríguez, L. (9 de abril de 2024). Ejecutivo designó a nuevo presidente de Autoridad Portuaria en medio de polémica por Megapuerto de Chancay. RPP Web site: <https://rpp.pe/politica/gobierno/ejecutivo-designo-a-nuevo-presidente-de-autoridad-portuaria-en-medio-de-polemica-por-megapuerto-de-chancay-noticia-1546450>
- Ross, R. (2000). The 1995-96 Taiwan Strait Confrontation: Coercion, Credibility, and the Use of Force. *International Security*, 25(2), 87-123. <https://people.duke.edu/~niou/teaching/Ross.pdf>
- Roy, D. (2003). *Taiwan: A political History*. Ithaca and London: Cornell University Press.
- RPP Noticias. (7 de noviembre de 2024). Puerto de Chancay: conoce el terminal marítimo que convertirá al Perú en un centro clave para el comercio [FOTOS]. *RPP Noticias* <https://rpp.pe/peru/actualidad/puerto-de-chancay-conoce-el-terminal-maritimo-que-convertira-al-peru-en-un-centro-clave-para-el-comercio-fotos-noticia-1596775>
- RTI. (21 de marzo de 2025). La Guardia Costera taiwanesa hace frente a pesca ilegal de China continental en las islas Pratas. Radio Taiwan Intl <https://es.rti.org.tw/news/view/id/98305>
- Salisbury, E. (20 de mayo de 2024). El plan de China: dominio marítimo más allá del Mar de China Meridional. *Council on Geostrategy* <https://www.geostrategy.org.uk/research/chinas-plan-maritime-dominion-beyond-the-south-china-sea/>
- San Simón & Duch. (2024). Las principales vías del transporte marítimo de petróleo. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de San Simón & Duch <https://lsansimon.com/las-principales-vias-del-transporte-maritimo>

- mo-de-petroleo/
- Sánchez, M. (2 de octubre de 2024). Cuál es la diferencia entre sunita y chiita. Recuperado el 2 de octubre de 2024, de *El Mundo* <https://www.elmundo.es/como/2024/10/02/66fcfea0e85ece617c8b4591.html>
- Sauter, M. (16 de abril de 2023). ¿Quiénes eran los filisteos y de dónde venían? Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de *BIBLICAL ARCHAEOLOGY SOCIETY*: [https://www-biblicalarchaeology-org.translate.goog/daily/people-cultures-in-the-bible/who-were-philistines-where-did-they-come-from/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=rq#:~:text=The%20Philistines%20frequently%20encroached%20on,\(Isaiah%202%3A6\)](https://www-biblicalarchaeology-org.translate.goog/daily/people-cultures-in-the-bible/who-were-philistines-where-did-they-come-from/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=rq#:~:text=The%20Philistines%20frequently%20encroached%20on,(Isaiah%202%3A6))
- Schaer, C. (7 de octubre de 2024). El papel de los hutíes de Yemen en el conflicto con Israel. Recuperado el 7 de octubre de 2024, de Deutsche Welle, DW, Web site: <https://www.dw.com/es/jugar%C3%A1n-los-hut%C3%ADes-un-papel-m%C3%A1s-importante-en-el-conflicto-en-orient-e-medio/a-70430175?formCode=MG0AV3>
- Schaer, C. (7 de octubre de 2024). El papel de los hutíes de Yemen en el conflicto con Israel. Recuperado el 7 de octubre de 2024, de DW <https://www.dw.com/es/jugar%C3%A1n-los-hut%C3%ADes-un-papel-m%C3%A1s-importante-en-el-conflicto-en-orient-e-medio/a-70430175?formCode=MG0AV3>
- Scholes, K., Regné, P., Whittington, R., Angwin, D., & Johnson, G. (2020). *Exploring strategy: text and cases* (12 ed.). Harlow, England • London • New York • Boston • San Francisco • Toronto • Sydney • Dubai • Singapore • Hong Kong: Pearson.
- Sea Rates. (2024). Maersk Seguimiento y Localización. Recuperado el 27 de septiembre de 2024, de *Sea Rates* <https://www.searates.com/es/sealine/maersk#:~:text=Maersk%20Line%20es%20una%20de,cobertura%20mundial%20fiable%20y%20completa.>
- Segura, C. (12 de noviembre de 2022). Saladino, el sultán que conquistó Jerusalén durante las cruzadas. Recuperado el 24 de septiembre de 2024, de *National Geographic* https://historia.nationalgeographic.com.es/a/saladino-sultan-que-conquistó-jerusalén-durante-cruzadas_18675?formCode=MG0AV3
- Sharma, S. (13 de December de 2023). Navigating Cross-Strait Tensions: Taiwan's Comprehensive Approach. *CeSCube or Centre for Security and Strategy Studies*. <https://www.cescube.com/vp-navigating-cross-strait-ten>

sions-taiwan-s-comprehensive-approach

- Snyder, G. (2002). Mearsheimer's World-Offensive Realism and the Struggle for Security: A Review Essay. *International Security*, 27(1), 149-173. Obtenido de <http://www.jstor.org/stable/3092155>
- South Pacific Logistics. (17 de noviembre de 2023). Panorama general del Transporte Marítimo en 2023/2024. Recuperado el 23 de septiembre de 2024, de South Pacific Logistics <https://web.splogistics.com/blog/post/991/panorama-general-del-transporte-maritimo-en-2023-2024>
- Srebro, H. (2009). The Definition of the Israeli International Boundaries in the Vicinity of Eilat. TS 3A – New Challenges in Land Administration (pág. 19). Eilat, Israel, 3-8 May 2009: International Federation of Surveyors. Recuperado el 15 de septiembre de 2024, de https://www.google.com/url?client=internal-element-cse&cx=010656621805535824828:kcsx59qipwi&q=https://www.fig.net/news/archive/news_2009/eilat_2009/index.asp&sa=U&ved=2ahUKewiWpJOP78aIAxWARzABHWS0ObQ-QFnoECAAQAg&usg=AOvVaw2IB2fpgwingtZumPAEwr4e&arm=e
- Strauss Center. (2024). Strait of Hormuz. Recuperado el 24 de septiembre de 2024, de Strauss Center <https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-types-of-tankers/>
- Suárez, L. (2024). Ruta de la Seda. Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de *Mucha Historia*: <https://muchahistoria.com/ruta-de-la-seda/?formCode=MG0AV3>
- SWI. (22 de octubre de 2021). ¿En qué consiste la «ambigüedad estratégica» de EEUU hacia Taiwán? Swissinfo.Ch <https://www.swissinfo.ch/spa/en-qu%C3%A9-consiste-la-ambigüedad-estrat%C3%A9gica-de-eeuu-hacia-taiw%C3%A1n/47050782>
- SWI. (15 de abril de 2024). El estrecho de Ormuz, un paso estratégico de hidrocarburos, bajo tensión geopolítica. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de SWI <https://www.swissinfo.ch/spa/el-estrecho-de-ormuz,-un-paso-estrat%C3%A9gico-de-hidrocarburos,-bajo-tensi%C3%B3n-geopol%C3%ADtica/75783957#:~:text=El%20estrecho%20de%20Ormuz%2C%20que,y%20el%20Sultanato%20de%20Om%C3%A1n.>
- SWI. (8 de octubre de 2024). Los ataques de los rebeldes de Yemen en el mar Rojo, un proceso muy organizado. Recuperado el 8 de octubre de 2024, de Swissinfo.ch <https://www.swissinfo.ch/spa/los-ataques-de-los-rebeldes-de-yemen-en-el-mar-rojo%2c-un-proceso-muy-organizado/87696803?formCode=MG0AV3>

- Swissinfo.ch. (26 de agosto de 2022). Pescadores y agricultores de Taiwán sienten el azote de las sanciones chinas. Swissinfo.ch <https://www.swissinfo.ch/spa/pescadores-y-agricultores-de-taiw%C3%A1n-sienten-el-azote-de-las-sanciones-chinas/47854830>
- Swissinfo.ch. (4 de noviembre de 2024). Taiwán avanza en la construcción de una nueva fragata para combatir las incursiones chinas. Swissinfo.ch <https://www.swissinfo.ch/spa/taiw%C3%A1n-avanza-en-la-construcci%C3%B3n-de-una-nueva-fragata-para-combatir-las-incursiones-chinas/87970754>
- Swissinfo.ch. (10 de septiembre de 2024). Taiwán trabaja en solventar los “defectos” de su primer submarino de desarrollo propio. Swissinfo.ch <https://www.swissinfo.ch/spa/taiw%C3%A1n-trabaja-en-solventar-los-defectos-de-su-primer-submarino-de-desarrollo-propio/87521085>
- Swissinfo.ch. (5 de marzo de 2025). China «avanzará con firmeza» en la «reunificación» con Taiwán, dice el primer ministro. Swissinfo.ch Web site: <https://www.swissinfo.ch/spa/china-%22avanzar%c3%a1-con-firmeza%22-en-la-%22reunificaci%c3%b3n%22-con-taiw%c3%a1n%2c-dice-el-primer-ministro/88963706>
- Swissinfo.ch. (14 de abril de 2025). El comercio exterior chino aumentó un 1,3 % durante los tres primeros meses de 2025. Swissinfo.ch <https://www.swissinfo.ch/spa/el-comercio-exterior-chino-aument%C3%B3-un-1,3-%25-durante-los-tres-primeros-meses-de-2025/89158079>
- Swissinfo.ch. (1 de abril de 2025). El estrecho de Taiwán, importante ruta marítima y epicentro de tensiones. Swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/spa/el-estrecho-de-taiw%C3%A1n,-importante-ruta-mar%C3%ADtima-y-epicentro-de-tensiones/89098808>
- Swissinfo.ch. (1 de abril de 2025). El estrecho de Taiwán, importante ruta marítima y epicentro de tensiones. Swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/spa/el-estrecho-de-taiw%C3%A1n,-importante-ruta-mar%C3%ADtima-y-epicentro-de-tensiones/89098808>
- Swissinfo.ch. (6 de enero de 2025). Firma taiwanesa presentará sus primeros barcos militares no tripulados en primer trimestre. Swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/spa/firma-taiwanesa-presentar%C3%A1-sus-primeros-barcos-militares-no-tripulados-en-primer-trimestre/88679626>
- Swissinfo.ch. (1 de abril de 2025). Las cinco claves del discurso del presidente taiwanés que ha enfurecido a China. Swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/spa/las-cinco-claves-del-discurso-del-presidente-taiwan-%>

- C3%A9s-que-ha-enfurecido-a-china/89094614
- Swissinfo.ch. (30 de abril de 2025). Las tierras raras, en el centro del pulso geopolítico y comercial entre EE.UU. y China. Swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/spa/las-tierras-raras%2C-en-el-centro-del-pulso-geopol%C3%ADtico-y-comercial-entre-ee.-uu.-y-china/89239073>
- Swissinfo.ch. (6 de marzo de 2025). Taiwán «reforzará» sus capacidades defensivas frente al aumento del gasto militar de China. Swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/spa/taiw%C3%A1n-%22reforzar%-C3%A1%22-sus-capacidades-defensivas-frente-al-aumento-del-gasto-militar-de-china/88970946>
- Swissinfo.ch. (17 de marzo de 2025). Taiwán dice que tildar a China de «fuerza extranjera hostil» no supone cambio en statu quo. Swissinfo.ch: <https://www.swissinfo.ch/spa/taiw%C3%A1n-dice-que-tildar-a-china-de-%22fuerza-extranjera-hostil%22-no-supone-cambio-en-statu-quo/89019267>
- T&E. (2024). Climate impact of shipping. Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de T&E <https://www.transportenvironment.org/topics/ships/climate-impact-shipping#:~:text=What%20is%20the%20impact%20of,e-missions%20%E2%80%93%20the%20same%20as%20flying.>
- Taiwan News. (14 de octubre de 2024). CSIS says open Taiwan Strait ‘crucial’ for global economy. *Taiwan News* <https://www.taiwannews.com.tw/news/5951610>
- Testen, D. (23 de septiembre de 2024). Lenguas semíticas. Recuperado el 29 de septiembre de 2024, de *Enciclopedia Británica*: <https://www.britannica.com/topic/Semitic-languages>
- The Diplomat. (25 de abril de 2025). Recent PLA Exercises Revealed China’s Operational Plan for a Taiwan Strait Conflict. *The Diplomat*: <https://the-diplomat.com/2025/04/recent-pla-exercises-revealed-chinas-operational-plan-for-a-taiwan-strait-conflict/>
- The Diplomat. (25 de abril de 2025). Recent PLA Exercises Revealed China’s Operational Plan for a Taiwan Strait Conflict. *The Diplomat*: <https://the-diplomat.com/2025/04/recent-pla-exercises-revealed-chinas-operational-plan-for-a-taiwan-strait-conflict/>
- The Economist. (1 de mayo de 2025). Ejercicios militares chinos presagian un bloqueo a Taiwán. *The Economist* <https://www.economist.com/briefing/2025/05/01/chinese-military-exercises-foreshadow-a-blockade-of-taiwan>

- The Economist. (1 de mayo de 2025). Ejercicios militares chinos presagian un bloqueo a Taiwán. *The Economist*. <https://www.economist.com/briefing/2025/05/01/chinese-military-exercises-foreshadow-a-blockade-of-taiwan>
- The Editors of Encyclopaedia. (3 de octubre de 2024). Peel Commission. Recuperado el 3 de octubre de 2024, de *Encyclopedia Britannica*: <https://www.britannica.com/event/Peel-Commission>
- The Guardian. (8 de enero de 2025). The maps that show how China's military is squeezing Taiwan. *The Guardian*: <https://www.theguardian.com/world/2025/jan/08/the-maps-that-show-how-chinas-military-is-squeezing-taiwan>
- The Jamestown Foundation. (15 de marzo de 2025). PRC Uses Legal Warfare to Support Maritime Blockade Against Taiwan. *The Jamestown Foundation*: <https://jamestown.org/program/prc-uses-legal-warfare-to-support-maritime-blockade-against-taiwan/>
- The Logistics World. (14 de noviembre de 2024). inauguración del puerto de Chancay: ¿Cómo afectará las rutas comerciales entre Asia y América Latina? *The Logistics World* <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/inauguracion-del-puerto-de-chancay-como-afectara-las-rutas-comerciales-entre-asia-y-america-latina/>
- Toro Hardy, A. (29 de marzo de 2023). ¿Guerra en torno a Taiwán? Observatorio de la Política China: [https://politica-china.org/areas/taiwan/ guerra-en-torno-a-taiwan](https://politica-china.org/areas/taiwan/guerra-en-torno-a-taiwan)
- Tu Voz. (14 de marzo de 2025). Taiwán fortalece lazos comerciales con Ecuador en la Rueda de Negocios 2025. *Tu Voz* <https://tuvoz.tv/taiwan-fortalece-lazos-comerciales-con-ecuador-en-la-rueda-de-negocios-2025/>
- TVN. (3 de octubre de 2024). Rebeldes Hutíes atacan buque de bandera panameña en el Mar Rojo ¿Qué se sabe? Recuperado el 3 de octubre de 2024, de TVN Web site: https://www.tvn-2.com/mundo/rebeldes-huties-atacan-buque-de-bandera-panamena-bombardeo-mar-rojo_1_2159344.html?formCode=MG0AV3
- U.S The Department of State. (2024). Defining Antisemitism. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de U.S The Department of State: <https://www.state.gov/defining-antisemitism/?formCode=MG0AV3>
- U.S. Department of Defense. (3 de may de 2023). FACT SHEET: U.S.-Philippines Bilateral Defense Guidelines. U.S. Department of Defense <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/3383607/>

- fact-sheet-us-philippines-bilateral-defense-guidelines/
- U.S. DoD. (2024). Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2024. Obtenido de U.S. Department of Defense Web site: <https://media.defense.gov/2024/Dec/18/2003615520/-1/-1/0/MILITARY-AND-SECURITY-DEVELOPMENTS-INVOLVING-THE-PEOPLES-REPUBLIC-OF-CHINA-2024.PDF>
- U.S. Grains Council. (5 de marzo de 2022). Importer Manual Chapter 7 – Ocean Freight Transport. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de U.S. Grains Council. <https://grains.org/wp-content/uploads/2018/01/Chapter-7-Dry-Bulk-Ocean-Freight-20220305-pre-final.pdf>
- UNCTAD. (2023). Review of Maritime Transport. New York: UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf
- UNCTAD. (22 de octubre de 2024). Perturbaciones en los canales de Suez y Panamá amenazan el comercio y el desarrollo global. UNCTAD Web site: <https://unctad.org/es/news/perturbaciones-en-los-canales-de-suez-y-panama-amenazan-el-comercio-y-el-desarrollo-global>
- UNCTAD. (2024). Reseña del Transporte Marítimo. Recuperado el 25 de septiembre de 2024, de UNCTAD: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>
- University of Nottingham. (23 de agosto de 2021). What is 'Home' and Who are the 'Overseas Chinese'? University of Nottingham - Taiwan Research Hub: <https://taiwaninsight.org/2021/08/23/what-is-home-and-who-are-the-overseas-chinese/>
- Vaid, D., & AFP. (7 de febrero de 2025). Taiwan detects airplanes, 6 balloons from China near island. *Deutsche Welle*. <https://www.dw.com/en/taiwan-detects-airplanes-6-balloons-from-china-near-island/a-71534531>
- Valdivia, D. (31 de mayo de 2024). Megapuerto de Chancay: estos son los impactos silenciados del proyecto que preocupan al distrito norteño. *Primicias*: <https://www.infobae.com/peru/2024/04/21/megapuerto-de-chancay-estas-son-los-impactos-silenciados-del-proyecto-que-preocupan-al-distrito-norteno/>
- Valencia, M. (2010). La sombra de la rivalidad China-EEUU se cierne sobre los conflictos marítimos. *Passei Direito*: <https://www.passeidireito.com/es/content/132619858/rivalidad-china-eeuu>
- Varela, R. (12 de diciembre de 2021). La defensa del litoral debiera desestimarse en favor del A2/AD? *Revista de Marina*. <https://revistamarina.cl/es/articulo/la-defensa-del-litoral-debiera-desestimarse-en-favor-del-a2ad>

- Villanueva, C. (3th de march de 2020). Antiacceso y denegación de área (A2/AD). *Revista Ejércitos*. <https://www.revistaejercitos.com/articulos/antiacceso-y-denegacion-de-area-a2-ad/>
- VOA. (1 de enero de 2025). Taiwan's president says Beijing remains the obstacle for resuming cross-strait exchanges. *Voice of America*: <https://www.voanews.com/a/taiwan-s-president-says-beijing-remains-the-obstacle-for-resuming-cross-strait-exchanges/7920716.html>
- Wakin, M. (16 de julio de 2024). Dos ataques de los rebeldes hutíes de Yemen alcanzan buques en el Mar Rojo. Recuperado el 30 de septiembre de 2024, de *AP News* <https://apnews.com/world-news/general-news-723c042a6843a7da897db8ad930c9072?formCode=MG0AV3>
- Walt, S. (2018). *The Hell of Good Intentions: America's Foreign Policy Elite and the Decline of U.S. Primacy*. Farrar Straus and Giroux.
- Warpower: Taiwan. (2025). Regional Defence Review 2025. *Warpower: Taiwan*: <https://www.warpowertaiwan.com/>
- World Bank. (January de 2025). Global Economy Prospects. World Bank Web site: <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>
- World Economic Forum. (23 de Febrero de 2024). Ataques en el Mar Rojo: Qué dicen 4 expertos en comercio sobre la disrupción del transporte marítimo. Recuperado el 26 de septiembre de 2024, de WEF Web site: <https://es.weforum.org/agenda/2024/02/ataques-en-el-mar-rojo-que-dicen-los-expertos-en-comercio-sobre-la-disrupcion-del-transporte-maritimo/#:~:text=En%20los%20%C3%BAltimos%20meses%2C%20los,declar%C3%B3%20un%20ejecutivo%20de%20Maersk.>
- Wushuang Yi, S. (14 de march de 2024). Understanding China's efforts. *Lowy Institute*: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/understanding-china-s-efforts-bridge-south-china-sea-taiwan-strait-disputes>
- Xinhua. (17 de January de 2024). Volumen de comercio a través de estrecho de Taiwan suma 267.800 millones de dólares en 2023. *Xinhua*: <https://spanish.xinhuanet.com/20240117/66b2e7fb85774ad6821cd6ffdc7d4097/c.html>
- Zevallos, E. (7 de mayo de 2024). Intereses geopolíticos del Perú en el Mar de la China Oriental. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 21(1), 52-71. doi:DOI: <https://doi.org/10.35628/resup.v16i2.126>
- Ziady, H. (2 de enero de 2024). Maersk suspende transporte marítimo a través del mar Rojo "hasta nuevo aviso". CNN en Español. Recuperado el

26 de septiembre de 2024, de <https://cnnespanol.cnn.com/2024/01/02/maersk-suspende-transporte-maritimo-mar-rojo-trax>

Zona Militar. (11 de noviembre de 2024). Comienza la construcción de la primera de las nuevas fragatas ligeras para la Armada de Taiwán. *Zona Militar* <https://www.zona-militar.com/2024/11/11/comienza-la-construccion-de-la-primera-de-las-nuevas-fragatas-ligeras-para-la-armada-de-taiwan/>

Zona Militar. (21 de septiembre de 2024). Las fragatas y destructores de la Armada de Taiwán son equipados con nuevos sistemas de defensa aérea de punto Phalanx Block 1B. *Zona Militar*: <https://www.zona-militar.com/2024/08/21/las-fragatas-y-destructores-de-la-armada-de-taiwan-son-equipados-con-nuevos-sistemas-de-defensa-aerea-de-punto-phalanx-block-1b/>

Una nueva visión de los intereses marítimos nacionales de Ecuador

Este libro propone una visión oceánica del Ecuador a partir de tres escenarios remotos que revelan el mapa íntimo de sus intereses marítimos. El Mar Rojo y el Canal de Suez, el mega puerto de Chancay y la isla de Taiwán se convierten en espejos donde el país reconoce su fragilidad, sus rutas de futuro y sus omisiones frente al mar. Cada capítulo es un laboratorio de geopolítica y oceanopolítica, donde chokepoints, rutas comerciales, puertos inteligentes e islas en riesgo dibujan un Ecuador que oscila entre tierra adentro y horizonte abierto. El texto interpela al lector: entender lo que ocurre lejos es, en realidad, entender quiénes somos cuando nos miramos desde el océano.

En el primer tramo, el Mar Rojo aparece como escenario en tensión permanente, donde la historia del islam, la cuestión palestina, Israel y el Eje de la Resistencia se entrecruzan con misiles hufies y buques mercantes que llevan el pulso de la economía mundial. Allí, un mar semicerrado, dos chokepoints y una ruta vital revelan la línea delgada entre comercio y guerra, entre legalidad de la CONVEMAR y violencia desbordada. El autor trama capas de memoria histórica, Sykes-Picot, Balfour, caída del Imperio Otomano, para mostrar que ningún ataque en Bab el Mandeb es aislado, sino eco de siglos de disputas por tierra, fe y recursos. En ese eco, Ecuador descubre que su seguridad alimentaria, sus importaciones y su estabilidad económica también se juegan en aguas que jamás ha navegado.

En el segundo y tercer movimiento, la narración se traslada al Pacífico: Chancay y Taiwán se vuelven coordenadas de un mismo tablero en donde China traza su oceanopolítica global: One Belt, One Road (OBOR) y Perú sueña con un nuevo nodo logístico regional. El mega puerto inteligente, con capital chino y debates sobre transparencia, reconfigura las rutas y obliga a los puertos ecuatorianos a decidir si serán rivales, aliados o simples feeders. Más al norte, Taiwán aparece como isla sitiada y escuela de resiliencia, donde se cruzan la lógica del semiconductor y la del portaaviones, recordando a los estados pequeños que la supervivencia también se escribe mar adentro. Con estos casos, el libro no concluye: inaugura una serie y deja una invitación urgente a forjar un nuevo paradigma de intereses marítimos ecuatorianos, capaz de mirar el mundo desde el mar y no solo hacia la costa.

ISBN: 978-9942-652-42-3



ESPE
UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS
INNOVACIÓN PARA LA EXCELENCIA