

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**



**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES  
UNIVERSIDAD DE POSTGRADO DEL ESTADO**

**Trabajo de titulación para obtener la Maestría Profesional de  
Investigación en Seguridad y Defensa**

**TESIS**

**“LAS CAPACIDADES Y POTENCIAL PROYECCIÓN DEL PODER MARÍTIMO EN EL  
ECUADOR”**

**Autor: Juan Carlos Palacios Donoso  
Director: Dr. Milton Reyes Herrera**

**Quito, junio de 2022**

## AGRADECIMIENTO

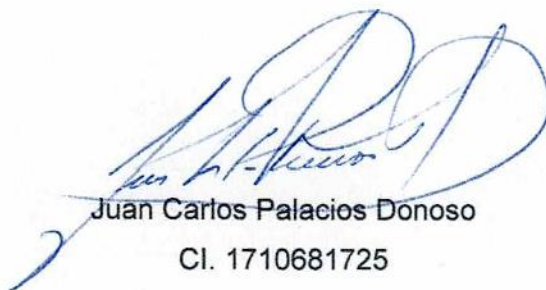
A Dios por darme la bendición de la salud y la vida; a mis padres por el ejemplo y formación basada en principios y valores; a mis hermanos por su apoyo incondicional; a mi Institución, la Armada del Ecuador por apoyarme en la realización de esta maestría; al IAEN por facilitarme el mejoramiento académico en el campo de la Seguridad y Defensa; al Dr Militon Reyes Herrera por su guía y apoyo que me permitió alcanzar la meta propuesta al final de este trabajo de titulación.



Juan Carlos Palacios Donoso

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Juan Carlos Palacios Donoso, Máster, con CI 1710681725, declaro que las ideas, juicios, valoraciones, interpretaciones, consultas bibliográficas, definiciones y conceptualizaciones expuestas en el presente trabajo; así como, los procedimientos y herramientas utilizadas en la investigación, son de absoluta responsabilidad del autor del trabajo de titulación. Así mismo, me acojo a los reglamentos internos de la universidad correspondiente a los temas de honestidad académica.




Juan Carlos Palacios Donoso  
CI. 1710681725

## AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Yo, Juan Carlos Palacios Donoso, Máster, cedo al Instituto de Altos Estudios Nacionales, IAEN, los derechos de publicación de la presente obra por un plazo máximo de cinco años, sin que deba haber un reconocimiento económico por este concepto. Declaro, además, que el texto del presente trabajo de titulación no podrá ser cedido a ninguna empresa editorial para su publicación u otros fines sin contar previamente con la autorización de la Universidad.

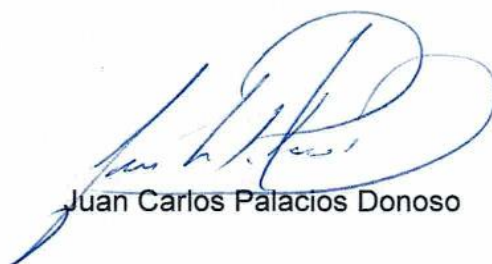
Quito, junio de 2022



JUAN CARLOS PALACIOS DONOSO  
CI. 1710681725

## DEDICATORIA

Todo el esfuerzo del presente trabajo de titulación, lo dedico a mis hijas Nicole Carolina y Doménica Elizabeth, quienes son mi mejor motivación para ser mejor cada día.



Juan Carlos Palacios Donoso

## RESUMEN

A lo largo de la historia, el hombre en su afán por encontrar recursos que le permitan su supervivencia ha tenido contacto con el mar, el cual lo ha utilizado como medio para realizar intercambio comercial, para difusión de la cultura, para la investigación, e incluso para ampliar sus espacios en otras tierras y así mantener su poder, entre otros empleos, los cuales se constituyen en elementos cruciales para el desarrollo y bienestar de los pueblos.

Ante esta visión, algunos pueblos o naciones entendieron que debían controlar los mares, pues se, para lo cual desarrollaron lo que se conoce como el Poder Marítimo, el cual es entendido desde el punto de vista Geopolítico, como la capacidad que posee una nación para explotar, crear y defender los intereses que en el mar tiene un país. Capacidad que requiere de dos componentes importantes, el Poder Naval y los Intereses Marítimos.

Con base en lo anterior, la presente investigación plantea analizar el concepto y las dimensiones del Poder Marítimo, así como los límites en la capacidad del Estado ecuatoriano para emplear ese Poder Marítimo, para esa manera aprovechar el mar en beneficio del país para la consecución de los objetivos nacionales.

**Palabras claves:** Geopolítica, Oceanopolítica, Poder Marítimo, Poder Naval, Intereses Marítimos.

## **SUMMARY**

Throughout history, man, in his eagerness to find resources that allow him to survive, has had contact with the sea, which he has used as a means of commercial exchange, for the dissemination of culture, for research, and even to expand their spaces in other lands and thus maintain their power, among other jobs, which constitute crucial elements for the development and well-being of the peoples.

Faced with this vision, some peoples or nations understood that they should control the seas, well, for which they developed what is known as Maritime Power, which is understood from the Geopolitical point of view, as the capacity that a nation possesses to exploit, create and defend the interests that a country has in the sea. Capacity that requires two important components, Naval Power and Maritime Interests.

Based on the above, this research proposes to analyze the concept and dimensions of the Maritime Power, as well as the limits in the capacity of the Ecuadorian State to use that Maritime Power, in order to take advantage of the sea for the benefit of the country to achieve national goals.

**Keywords:** Geopolitics, Oceanopolitics, Maritime Power, Naval Power, Maritime Interests

## Contenido

INTRODUCCIÓN .....	12
1 : MARCO TEÓRICO Y REFERENCIAL.....	19
1.1 GEOPOLÍTICA.....	19
1.1 La Geopolítica en el mar.....	22
1.2 OCEANOPOLÍTICA .....	24
1.3 PODER NACIONAL .....	26
1.4 EL PODER NACIONAL: EL ACERCAMIENTO DESDE LAS MATRICES LIBERAL Y REALISTA.....	27
1.5 PODER MARÍTIMO.....	29
1.6 PODER NAVAL.....	33
1.6.1 Elementos del Poder Naval.....	34
1.6.2 Roles del Poder Naval .....	35
1.6.3 Factores del Poder Marítimo.....	36
1.7 DERECHO DEL MAR.....	42
2 : PODER MARÍTIMO MUNDIAL Y REGIONAL .....	45
2.1 BENEFICIOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y SOCIALES QUE OFRECE EL PODER MARÍTIMO .....	45
2.2 RECURSOS MARÍTIMOS Y SU IMPORTANCIA .....	47
2.2.1 Explotación de los recursos marítimos .....	48
2.2.2 Lineamientos de la CONVERMAR sobre la explotación de la fauna marina .....	48
2.3 ANTECEDENTES DEL EMPLEO DEL PODER MARÍTIMO .....	51



2.3.1	Antecedentes del empleo del poder marítimo en grandes potencias mundiales ..	52
2.3.2	Antecedentes del empleo del poder marítimo en Latinoamérica y el Caribe .....	54
2.4	PODER MARÍTIMO DE LAS POTENCIAS MUNDIALES ACTUALES.....	56
2.5	REVISIÓN DEL PODER MARÍTIMO MUNDIAL Y REGIONAL DESDE SUS FACTORES.....	58
3	: HISTORIA DE LA PROYECCIÓN DEL PODER MARÍTIMO EN EL ECUADOR ACTUAL 61	
3.1	HISTORIA DEL PODER Marítimo EN ECUADOR.....	61
3.1.1	Época Precolombina.....	61
3.1.2	Época Colonial.....	63
3.1.3	La república .....	65
3.1.4	Antecedentes para el desarrollo del poder marítimo en el Ecuador .....	66
3.1.5	Poder marítimo actual del ecuador .....	68
3.2	Historia del Poder Naval.....	69
3.2.1	Campaña Naval de Esmeraldas (1913-1916) .....	70
3.3	Flota naval del Ecuador .....	72
3.3.1	Escuadrón de Fragatas.....	72
3.3.2	Escuadrón de Corbetas .....	74
3.3.3	Escuadrón de Lanchas misileras .....	77
3.3.4	Escuadrón de Buques auxiliares.....	79
3.3.5	Buques de Investigación Científica .....	82
3.3.6	Poder naval actual del ecuador.....	86

3.4	INTERESES MARÍTIMOS CONTEMPORÁNEOS O ACTUALES .....	87
3.5	CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR – CONVERMAR.....	90
3.5.1	Espacios marítimos por la CONVEMAR .....	92
3.5.1.1	ADHESIÓN DEL ECUADOR A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR) .....	93
4	: ANÁLISIS DE LAS CAPACIDADES Y PROYECCIÓN DEL PODER MARÍTIMO ECUATORIANO.....	99
4.1	APLICACIÓN DE LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN LA CAPACIDAD DEL PODER MARÍTIMO.....	99
4.2	REVISIÓN de LA CAPACIDAD DEL PODER MARÍTIMO EN ECUADOR.....	106
4.3	PROYECCIÓN DEL PODER MARÍTIMO EN EL ECUADOR .....	108
4.4	POTENCIALIDADES NO APROVECHADAS .....	112
	CONCLUSIONES.....	116
6	BIBLIOGRAFÍA .....	119

## INTRODUCCIÓN

Los mares y los océanos cubren las dos terceras partes de la superficie del planeta Tierra y ofrecen múltiples oportunidades en la vida del hombre; son una enorme fuente de variados recursos vivos y no vivos, al punto que juega un rol muy importante en el equilibrio social, económico, político y ambiental en todo el mundo.

El Almirante Alfred Thayer Mahan, afirma que “el Poder Marítimo es la base vital del poderío de un Estado, cuando este se sustenta de forma apropiada por un correspondiente Poder Naval como elemento indispensable de la grandeza nacional” (Mahan, 1890).

Se puede definir al poder marítimo como una atribución que posee una nación para usar el mar con una proyección económica, defensa y política; podemos tomar como referencia las grandes potencias mundiales de los últimos 200 años, que cumplen esta característica en lo económico, político y militar (Blanco, 1996).

La disputa por el control de los mares sigue siendo, hoy en día, una realidad y una necesidad, en la cual la geopolítica de los océanos debe adoptar una visión general en la interacción de los actores implicados, pues, será crucial para el futuro. Es tanta la importancia del mar como elemento de desarrollo de los estados que, algunos países incorporan al mar como parte de sus proyectos de desarrollo político, social y económico (Altieri, 2018).

Generalmente, los estados emplean su poder marítimo para alcanzar y mantener el control sobre otros actores, pues, funciona como una herramienta fundamental para alcanzar y mantener los acuerdos e intereses nacionales (Altieri, 2018); de manera que puedan mejorarse las condiciones sociales, políticas y económicas de los países que tienen la capacidad de emplear dicha herramienta.

En este sentido, el presente trabajo de investigación plantea analizar las capacidades del Ecuador relacionadas con el mar, enmarcadas en la visión marítima del estado ecuatoriano para

proyectar su influencia, defender a la vez sus propiedades marítimas, y aprovechar las oportunidades de su desarrollo económico.

Para el geopolítico alemán Federico Ratzel (1986) nuestro planeta contiene más de dos tercios de agua que de tierra, en este sentido el mar es la mayor totalidad de nuestra tierra y las partes mayores en él son solamente islas, nuestras residencias están rodeadas por el agua, aún si se hallan situadas bastante tierra adentro, y en el fondo de cada horizonte que se extiende a lo lejos brilla el mar. Y es en este sentido, conocemos que, a través de la historia para algunas civilizaciones, el mar ha sido de vital importancia para su desarrollo económico y comercial, ese es el caso de Egipto, Mesopotamia, India y China, cuya ubicación geográfica junto a las grandes riberas les favorecía para generar e intercambiar más agricultura y ganadería (Ratzel, 1986). Es a partir de esa importancia que le dan los diferentes pueblos al mar, que nace lo que hoy conocemos como el “Poder Marítimo”, compuesto por intereses marítimos y poder naval. Al poder marítimo se lo podría definir como la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los Intereses Marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto (Richard, 1990).

A lo largo de la historia, el hombre en su afán por encontrar recursos que le permitan su supervivencia, ha tenido contacto con el mar, aprovechando sus recursos vivos y logrando crear civilizaciones alrededor de él; el mar en sus múltiples dimensiones implica varios usos y beneficios para la sociedad, tanto en el desarrollo de embarcaciones para transporte, puertos e infraestructura que sirvieron para el desarrollo del comercio y la difusión de la cultura, así como equipos para investigación (Mariño & Fernández , 2006).

Por ello, aquellas naciones que usaron el mar como factor estratégico para mantener su poderío sobre aquellas que basaron su fuerza en la tierra, debían alcanzar una supremacía marítima tal, que les permitiera controlar el mar. Es así como el Imperio Ateniense y el “Mare Nostrum” del Imperio romano en la Edad Antigua; las grandes Ciudades-Estado marineras de la Edad Media como Venecia y Génova; los imperios portugués y español en la Edad Moderna de

los grandes descubrimientos; y los imperios coloniales de la Edad Contemporánea como el británico y el francés, son la demostración irrefutable de la gran influencia del mar en el surgimiento y auge de los imperios más grandes de la historia de la humanidad (Cáceres, 2017).

Con base en todo lo anteriormente mencionado, la presente investigación estará centrada en analizar la capacidad actual que tiene el Ecuador para emplear su poder Marítimo, lo que permitirá tener una visión clara sobre los beneficios que este ofrece al país y cuáles podrían ser los campos de acción donde el estado debería intervenir a fin de acceder a un adecuado desarrollo económico, político y social.

Para poder acceder a los beneficios que el mar nos ofrece, es importante contar con un poder naval que permita al Ecuador controlar, proteger y defender adecuadamente todas las actividades, derechos y propiedad marítima nacional.

Lamentablemente la falta de información actualizada sobre el poder marítimo del estado ecuatoriano no ha permitido identificar sus capacidades para ejercer o desarrollar dicho poder, lo cual a su vez ha dificultado mantener una visión estratégica que potencie los beneficios del mar al desarrollo político, económico y social. Además, es importante agregar que no existe una investigación en el Ecuador que permita visualizar cuál es la capacidad actual del Poder Marítimo Nacional.

Esos límites en la información actualizada pueden ser encontrada por ejemplo si realizamos un estado del arte, de las investigaciones en relación con el Poder Marítimo. Algunas de estas se presentan a continuación.

Pacheco, Guarda, Avelino, López y Augusto (2020), en su investigación desde la teoría económica, analizaron el producto interno bruto, el índice de ventaja comparativa y la balanza comercial como indicadores de bienestar económico de una sociedad. De este modo, señalaron la importancia de la conciencia marítima para mejorar el bienestar de la población ecuatoriana, y

por ende concluyeron que los esfuerzos por fomentar la conciencia marítima en el Ecuador influyeron positivamente en el PIB del Ecuador.

Larrea y Mina (2018), estudiaron a la falta de conciencia del tema marítimo como un factor que influye en el comercio exterior ecuatoriano. Aquí se encontró que los operadores de comercio exterior no toman conciencia sobre la forma correcta de realizar sus operaciones, lo que crea una cadena logística deficiente que perjudica dichas operaciones, lo que incide de manera directa al comercio exterior del país, pues esta deficiencia logística hace ineficientes sus operaciones nacionales como internacionales, lo que afecta de forma negativa para la entrada de divisas en el Ecuador.

Por otro lado, Peña (2020), en su estudio analizó y señaló la importancia para el bienestar, desarrollo y economía del país, la posibilidad de ampliación de la Plataforma Continental por encima de las 200 millas como forma de contribuir a la Oceanopolítica ecuatoriana, para lo cual se analizó desde los espacios marítimos del Ecuador según la CONVEMAR, los aspectos técnicos y legales relacionados a la ampliación de la Plataforma Continental.

Como podemos observar, los estudios realizados en estos últimos cinco años tienen un alcance específico al estudiar el poder marítimo, ya sea que lo aborde desde la conciencia marítima, economía marítima o incluso desde el componente geográfico que compone el Poder Marítimo; sin embargo, estos no desarrollan un análisis más amplio en relación con todos los factores existentes actualmente para conocer al Poder Marítimo a plenitud. Este límite en el abordaje justifica este trabajo porque precisamente aquí se analizará el Poder Marítimo ecuatoriano en mayor amplitud, ya que partirá desde la consideración de los factores concretos del poder marítimo lo que permitirá establecer los indicadores para estudiar la capacidad real del Poder Marítimo ecuatoriano en la actualidad.

Aunque Ecuador es un país marítimo por excelencia, ha descuidado el desarrollo de su Poder Marítimo en conjunto. A esto se suma: una frágil economía, limitada producción nacional, falta

de interés y desconocimiento de la élite política sobre el potencial que los mares representan en tiempos de globalización para la economía, desarrollo y bienestar del país.

El poder marítimo es la fuerza que tiene una nación sobre un territorio marítimo. Tal y como lo indica Correa (2018) en su estudio, el poder marítimo está relacionado directamente con la solidez que presenta el país al momento de tomar decisiones en las fuerzas política, económica o militar; aquí incluye la influencia que ejerce en defensa de los límites del territorio del estado.

Así mismo, en el actual trabajo se analiza la conciencia marítima del Ecuador mediante un modelo de regresión lineal, donde se centra en la adquisición de conocimientos sobre la historia y participación de la Armada, tratando de incentivar la conciencia marítima obteniendo resultados favorables a mediano plazo (Jara, 2020). Esto, nos permite tomar como punto de partida que para fomentar el poder marítimo es importante incentivar la conciencia marina en la nación.

Con base en lo anterior, el presente trabajo plantea como problemática analizar el concepto y las dimensiones del Poder Marítimo, así como los límites en la capacidad del Estado ecuatoriano para emplear ese Poder Marítimo, y de esa manera entonces aprovechar el mar en beneficio del país y desde sus intereses nacionales.

Teniendo en cuenta los aspectos antes mencionados, se formula la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles son las capacidades del poder marítimo del estado ecuatoriano y su posible proyección para aprovechar los recursos marítimos?

Planteado el objetivo general de la investigación entonces es necesario y complementario tratar los siguientes objetivos específicos:

- Plantear los elementos teóricos del Poder Nacional y Poder Marítimo de los Estados; y, revisar los elementos que componen la capacidad del Poder Marítimo que posee un estado para controlar, proteger y defender sus Intereses Marítimos.

- Reconocer los beneficios políticos, económicos y sociales que han ofrecido históricamente los Intereses Marítimos al desarrollo de los estados; y discutir los escenarios actuales de las grandes potencias globales y regionales.
- Analizar las capacidades concretas del poder Marítimo del estado ecuatoriano para su proyección.
- A partir de ahí, plantear la proyección marítima del estado ecuatoriano orientado a profundizar el aprovechamiento de los beneficios marítimos.

La metodología planteada del presente estudio fue desarrollada dentro de un enfoque cualitativo, con un alcance exploratorio. Las técnicas aplicadas para desarrollar la investigación fueron: estudio de caso, revisión bibliográfica y análisis reflexivo.

Para la revisión bibliográfica, se empleó el uso de la técnica de recolección de información mediante el uso de base de datos científicas, donde se encontró revistas con artículos de índole científicos (y especializados), repositorios que permitieron la adquisición de textos científicos, tesis investigativas, artículos constitucionales, decretos y el libro blanco de la defensa nacional. Esta técnica permitió recolectar información que fue sustento de los antecedentes y fundamentos conceptuales especialmente aquellas provenientes de la escuela del realismo; lo cual, sirvió para revisar y generar la discusión teórica.

El análisis reflexivo no solo se centró en el análisis del poder marítimo como única variable sino también en los factores o elementos del poder marítimo que presenta el estado ecuatoriano, esto permitirá plantear un análisis reflexivo para alcanzar los objetivos del actual estudio.

Así, esta investigación tiene un alcance exploratorio, no experimental. Se debe resaltar que los estudios exploratorios son efectuados cuando el objetivo a examinar es poco estudiado, del que se producen muchas dudas (Samperi, Collado, y Baptista, 2014).



Con base en esta metodología de investigación, el trabajo propone la siguiente hipótesis: las capacidades del Poder marítimo actual del Ecuador tienen limitaciones que pueden ser identificadas, conviviendo con potencialidades que pudieran fortalecer su proyección. Para el desarrollo de esta hipótesis, en el presente trabajo investigativo se crearon varios apartados en donde se realizará en primera instancia los conceptos básicos de la geopolítica, así como las teorías que inducen a la estructura que el poder naval recibe por la organización que ofrece la oceanopolítica. En segundo lugar, se expone el desarrollo que el poder marítimo ha tenido en diferentes partes del mundo, así como una evaluación regional desde los factores que lo componen (Conciencia Marítima, Complejo Geomarítimo, Sistema de Marina Mercante, Organismos y Tratados Internacionales, Infraestructura Científica y Tecnológica, Economía marítima). En el tercer apartado, se describe el poder marítimo en el caso de Ecuador, para esto, se repasará la historia escrita por el poder naval y los intereses marítimos que el país ha adoptado con el paso de los años, sumado a esto se describe la inserción que el Ecuador tuvo a la CONVEMAR, los derechos y la delimitación territorial que este tratado estableció para la nación. Para finalizar en el último apartado se expone el análisis del poder marítimo en el contexto ecuatoriano bajo la aplicación de los factores que influyen en este poder.

## 1 : MARCO TEÓRICO Y REFERENCIAL

En el presente capítulo, se pretende construir los cimientos básicos que fundamentan el poder marítimo y el poder naval, esto bajo el estudio de las teorías y autores que lo sustentan, como es el caso de la geopolítica y la oceanopolítica. Estos constructos cimientan el poder nacional, en este sentido, en el apartado se exponen los lineamientos de las teorías tanto del realismo y liberalismo que fundamentan los poderes dentro de la oceanopolítica.

### 1.1 GEOPOLÍTICA

Fue Kjellén, quien acuñó el término *geopolitik* a mediados del siglo XIX. Planteó el término geopolítica para referirse a esta como una ciencia del Estado, la cual se interesa por la influencia de los factores geográficos sobre el desarrollo político en la vida de los pueblos y Estados.

Fernández (1997) caracteriza a la geopolítica como una ciencia que contiene geografías política y descriptiva que la combina con la historia con el propósito de identificar los antecedentes y causas de los escenarios y eventos políticos dejando de lado los antecedentes psicológico o sociológico, especificando a la vez que los intereses económicos están estrechamente relacionados con la milicia.

De acuerdo con Dallanegra (2010), la Geopolítica es reconocida como la ciencia enfocada en el análisis interdisciplinario del marco de la organización estatal que está sustentada por: las ciencias políticas; la geografía enfocada en el reconocimiento del territorio; relaciones internacionales que vigorizan la definición de poder, interrelación, desempeño y configuración armónica; áreas fundamentales como la historia y la economía encargadas del análisis de la evolución dinámica de cada estado.

Rodríguez (2016) realiza un contraste de la definición de la Geopolítica, por un lado, reconoce como una ciencia en la que está fundamentada la política nacional mediante los factores relacionados con la geografía, economía y la raza, de ser admitida como válida, la Geopolítica

sería considerada una ciencia y un elemento determinista del gobierno con respecto al territorio en donde este se encuentre asentado, por lo que, la utilización del término supone que la geografía será usada por aquellos quienes practiquen una política de poder, volviéndose también sujetos al análisis geopolítico. Por otro lado, el autor confronta esta definición, argumentando que su definición es de carácter general y no científica por no tener participación en un contexto estático o dinámico.

Por su parte, Gallois (1992) en su obra *“Geopolítica: Los caminos del Poder”* reconoce a la geopolítica como: “el estudio de las relaciones que existen entre la conducción de una política de poder en el plano internacional y el cuadro geográfico en el que se ejerce” (p. 180). Del concepto, se establecen las siguientes características:

- Admite una escala de organización al rechazar las relaciones entre la conducción de una política de poder en el plano internacional y el cuadro geográfico en el que se ejerce (Gallois, 1992).
- Como “política de poder” hace referencia a la capacidad de actuación, rechazando a los Estados como únicos actores de su organización e incluyendo a las organizaciones, alianzas, etc., como representantes del poder político (Gallois, 1992).
- En base a la política de poder, en el contexto internacional, es lógico suponer el intercambio de influencias de las diferentes políticas de poder (Gallois, 1992).

El carácter dinámico de la Geopolítica es lo que permite tener el contraste de esta frente a la Geografía Política. Además, de acuerdo con Ratzel, en su obra *“ La géographie politique: les concepts fondamentaux”* (1885) el territorio del estado no puede tener fronteras fijas, pues, como todo organismo biológico está sujeto a variaciones gracias a su capacidad para seguir las leyes de la naturaleza (nacer, desarrollar y morir).

Por su parte, Kjellen en su obra *“Staten som livsform”* (1916) plantea la teoría del espacio vital en donde manifiesta que, si un estado poderoso tiene una extensión pequeña, tiene derecho

de ampliar su territorio para conservar dicho poder, en comparación con sus vecinos más débiles. De esta manera, justifica el expansionismo, en donde, el espacio vital es el área de influencia de un estado, que lo necesita imprescindiblemente para poder existir y de esta manera expandirse, no obstante, también lo compara como un organismo que no solamente nace, crece se desarrolla y muere, sino que resucita vuelve a morir para volver a nacer de manera paulatina de manera que puede ser estudiado en diferentes dimensiones (Rosales, 2005).

En la geopolítica se busca la relación existente entre el poder político y el medio geográfico, por lo que, se expone una variación del medio geográfico cambiante junto a la interpretación que hace el hombre de la naturaleza de este cambio. La estructura geográfica predominante hasta el siglo XIX fue la distribución por continentes, y hasta la fecha, la combinación de la forma del terreno y modelos de movimiento son considerados como modelos predominantes de la identificación geográfica (Rodríguez, 2016).

En el período comprendido entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, muchos de sus exponentes corresponden al ámbito militar y actuaban como asesores para algunos gobernantes en su época, siendo precursores de la geopolítica, destacando a los más importantes a continuación:

- Alfred Mahan (1840-1914): Su teoría se enfocó de manera directa con el poder naval, afirmando que el Dominio Terrestre se sustentaba bajo el control político y militar; sin embargo, también afirma que para poseer un dominio universal es fundamental mantener un dominio en los mares (Arriaga, 2012).
- Friedrich Ratzel (1844-1904): aborda el concepto de “espacio vital”, este delimitando como un organismo necesario para garantizar la supervivencia de un Estado frente a otros mediante la competencia y la lucha (Arriaga, 2012).
- Halford Mackinder (1861-1947): Para el geógrafo es importante considerar el poder terrestre, detallando el poderío de la época sobre Europa Central, aclarando que quien

dominaba el corazón mundial (Eurasia) dominaba la isla mundial y por ende el mundo (Rubio, 2004).

- Rudolf Kjellén (1864-1922): Para hablar del tema aborda al estado como una forma de vida en el cual nace, crece y muere, en medio de permanentes luchas y conflictos de carácter biológico. Además, este autor a diferencia de Ratzel indica que el estado puede resucitar (Cairo, 2011).
- Karl Haushofer (1869-1946): Para este autor, el espacio de un Estado quedaba garantizado cuando dispusiera del suficiente espacio para atender a las necesidades de este. Es decir, los países más desarrollados esperaban contribuir a surgir los espacios continentales de naciones solidarias con un despliegue armonioso y supranacional (Rubio, 2004).
- Nicolas Spykman (1893-1943): De origen holandés, diseñó la teoría de Rimland (borde-cerco-orilla), aseveró que quien tuviera un dominio del Rimland podría tener potestad sobre Eurasia y en consecuencia el mundo, evitando la expansión de la Unión Soviética (Giudice, 2005).
- Alexander Seversky (1894-1974): Este militar habla sobre el poderío aéreo afirmando que mediante este se da la facilidad de romper los cercos terrestres además de los controles de los puertos, pasos y mares, su visión dividió tres zonas aéreas (De Mazzei, 2015).

Una vez expuesto los aportes más importantes, de cada uno de los precursores de la geopolítica, será importante conocer como la geopolítica se orienta a la temática del mar.

A continuación, se muestran algunos datos relevantes para su comprensión.

### **1.1 La Geopolítica en el mar**

El mar durante las últimas décadas se ha posicionado como un gran canal de comunicación tanto para la defensa como para el contexto comercial, político y social. En este sentido Ratzel

propone una mirada hacia una geografía moderna, para poder analizar la territorialidad humana basada en una teoría científica que incluya el origen y evolución del estado y la relación de este con otras instituciones para el cumplimiento de los objetivos estatales, afirmando también que las naciones no se han visto limitadas a la hora de trabajar en su organización política.

La geografía, según Ratzel (1986) se sustenta en la ciencia, argumenta que la noción del espacio y posición infieren de manera continua en la dinámica de las sociedades, concluyendo que el territorio siempre es el mismo, y el mar es el elemento capaz de trazar el horizonte hacia nuevos caminos para el cumplimiento de las aspiraciones del hombre. En este sentido, el mar participa activamente en la forma de organización estatal para cada nación debido a que el espacio y los recursos marítimos son los que incrementan o limitan el escenario de maniobra de los estados por lo que a lo largo de los años, cada nación se ha centrado en expandir el poder marítimo no solo en un contexto local sino internacional, es por esto que la teoría ratzeliana supone que el mar construye un grado de dominio sobre el espacio basado en un conjunto de expresiones tanto simbólicas como materiales que avalan la apropiación de una población en un territorio específico (Rojas, 2019).

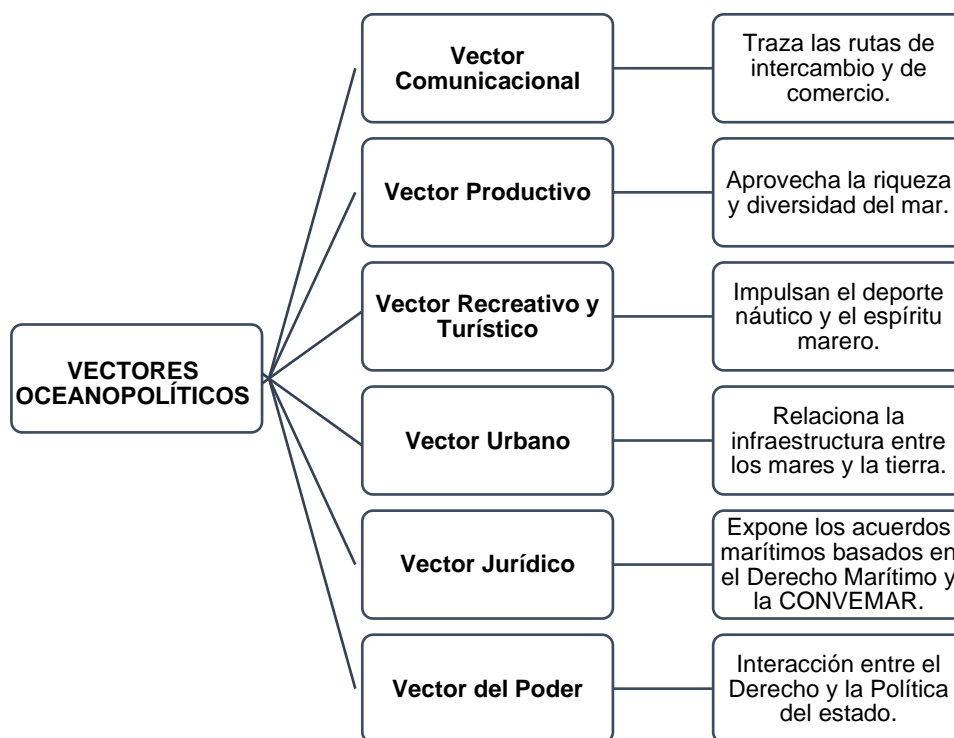
En otro sentido, Mahan (1890) argumenta la apropiación sobre el mar como la capacidad de un poderío naval, que no solo incluye el contenido bélico de la marina sino como la relación existente entre la marina de guerra y un comercio marítimo que garantice la posesión territorial de las naciones. Su aporte histórico consolidó una ecuación (Poder naval= Marina de Guerra + Comercio Marítimo + Colonias) capaz de persuadir a lo largo del último siglo XX, en los gobiernos, a la hora de construir los acorazados que establezcan las bases territoriales y sumado a esto, la posibilidad de incluir territorios en ultramar con el propósito de facilitarles un control sobre las rutas de comercio oceánico o los medios de comunicación para el paso de buques de guerra. (López, 1993).

Si bien se ha revisado la geopolítica en relación con el mar, será necesario también, abordar la oceanopolítica para comprender cómo este se complementa para fortalecer el desarrollo de la geopolítica.

## **1.2 OCEANOPOLÍTICA**

La Oceanopolítica es un término creado por el Almirante Chileno Jorge Martínez Busch, quien lo define como la capacidad de utilizar el conjunto oceánico como un espacio competente para fortalecer el desarrollo de la geopolítica, es decir, la tendencia de la oceanopolítica con respecto a la geopolítica se vincula a través de la facultad que los océanos otorgan a los gobernantes para decidir sobre el territorio como espacio vital a la hora de nacer, desarrollarse y morir, por lo que este tiene una dependencia directa de las decisiones y gestiones políticas para un mejor desarrollo del statu quo (Duvauchelle, 1996).

Mahan aporta ideas importantes para la oceanopolítica, argumentando que esta se materializa por el poder marítimo a través de la explotación, defensa y desarrollo de los intereses marítimos no sólo en tiempos de guerra sino también en tiempos de paz, siendo necesario el fortalecimiento del poder naval. En este sentido, dentro del contexto oceanopolítico, Busch, describe seis vectores que componen el sistema marítimo: Vector comunicacional, Vector productivo, Vector recreativo y turístico, Vector urbano, Vector jurídico y Vector del Poder (Dávalos, 2016).



**Figura 1.** Elaboración propia. Adaptado de (Dávalos, 2016).

Ahora bien, se entiende a la oceanopolítica como una disciplina política en relación el mar, aquella que permite reconocer la relación entre estado-nación de los espacios marítimos que ocupan los países en el mundo.

En este sentido, será necesario conocer el Poder Nacional como una herramienta estratégica que permite alcanzar un mejor estado, específicamente en relación con la oceanopolítica, es decir, desde el poder nacional establecer las estrategias políticas con respecto a ocupar un espacio marítimo con el fin de mejorar el estado, al aprovechar los beneficios marítimos.



### 1.3 PODER NACIONAL

El término “poder” significa tener la capacidad de hacer algo, por lo tanto, podemos definir al poder nacional como la capacidad de un grupo de personas o medios que forman parte de una nación para alcanzar y mantener los objetivos nacionales; le permitirá desarrollar el poder político, económico e intelectual (Torre, 2009).

El concepto anterior nos permite comprender que el Poder Nacional es un instrumento que tiene el país, es la suma de todas las fortalezas que tiene el estado el cual le permitirá diseñar estrategias para mejorar varios aspectos del estado (Torre, 2009) – especialmente en este trabajo, del ecuatoriano -. Este accionar conocido como poder nacional es un concepto aplicado recientemente en las relaciones internacionales en un país y la ciencia política (Hincapié, 2018).

El Poder Nacional trabaja con dos ámbitos, uno hacia el interior de las fronteras y otro hacia el exterior; entendiéndose que éste reside principalmente en las capacidades nacionales, las cuales son perfectamente cuantificables o medibles. Por ello, es fundamental observar y ponderar estas capacidades nacionales, ya que en éstas se encuentra cimentada la base para el ejercicio del Poder Nacional (Ruvalcaba & Valencia, 2018).

Para esto se analizarán las capacidades nacionales dentro de tres grandes conjuntos:

- Las capacidades materiales, que están relacionadas con el funcionamiento la actividad macroeconómica, la defensa (parte el Poder Marítimo) y la investigación en un Estado (Ruvalcaba, 2015).
- Las capacidades semi-materiales, que son intermedias y secundarias, se refieren a la riqueza individual, a la situación general de la población y al bienestar de una sociedad-nacional (Ruvalcaba, 2015).
- Las capacidades inmateriales, que son relativas al atractivo turístico y cultural de un país, a su cosmopolitismo y la proyección internacional de sus medios de comunicación, de sus universidades y centros de investigación (Ruvalcaba, 2015).

Una vez que se ha descrito el concepto del Poder Nacional, a continuación, se presentan las teorías en relación con el Poder Nacional que servirá como marco de referencia para la elaboración del trabajo actual.

#### **1.4 EL PODER NACIONAL: EL ACERCAMIENTO DESDE LAS MATRICES LIBERAL Y REALISTA**

Los factores físicos, económicos, humanos y políticos son elementos capaces de resaltar la composición territorial y la potestad de un país frente a otros, en este sentido, se resalta a la geopolítica como un recurso predominante para describir el poder nacional. La geopolítica, para Kristof (1960) es la capacidad del estado para seguir las leyes de la naturaleza (nacer, desarrollarse y morir). A esta definición, Ratzel agrega que esta capacidad es individual, por lo que, puede diferenciarse de otros y competir con otros para alcanzar la expansión y conquista del llamado espacio vital. Pero, no solo desde la geopolítica podemos entender el poder nacional, pues será conveniente revisar las siguientes teorías para poder entender esta noción.

Por un lado, la **teoría realista** indica que el poder nacional es egoísta ya que trata de llenar los intereses de sí mismo, por lo que reduce el pensamiento crítico de los hechos. Bajo esta visión realista, el poder nacional se alcanza con el control de un individuo sobre el accionar o pensamiento de otro, con el fin de cumplir con los intereses de su nación (Alle, 2019).

Durante el siglo XX, geógrafos como Ratzel 1896, Haushofer y Mahan 1927, y Spykman 1938 postularon la posibilidad de que un estado tenga dominio propio frente a los demás resaltando su poder y la capacidad de actuación en el escenario internacional aprovechando los recursos estratégicos en su posesión.

A raíz de la primera y segunda guerra mundial se transformó la percepción de la realidad social debido a que esta se friccionó, lo que afectó a actores y poderes del Estado como las geoestrategias y los enfoques militares, que a su vez incitó a una reflexión sobre los referentes de la geopolítica clásica, el enfoque militarista y la geoestrategia. Tras la finalización de varios

conflictos bélicos se incursiona un análisis a la geopolítica bajo la visión liberal (Taylor y Flint, 2002).

Por otro lado, la **teoría liberal** trata de imponer disciplina para desarrollar el potencial que posee cada nación y no se centra solo en aceptar la realidad nacional, sino que intenta transformarlas en un “contexto real “. Tal y como Leszczyna (2017) afirma, “el liberalismo busca transformar la realidad según sus ideas, pero a la vez plantear esas ideas en una vista de la realidad” (p.9).

Por lo que podemos definir que el poder nacional bajo una visión liberal es un tipo de accionar que no aspira a crear gremios sociales perfectos, sino que observa de forma crítica la realidad para extraer ideales verdaderos y sustentar las necesidades históricas de la nación, tratando de perfeccionar elementos ya existentes que pertenecen a la estructura real (Alle, 2019). Sin embargo, el presente estudio se inclina por la mirada del realismo y los postulados de Mahan del Poder Marítimo.

Para el actual trabajo es importante elaborar un análisis dentro de la visión realista del Poder Marítimo debido a que permite comprender los factores claves usados por los países, a lo largo de la historia, para el uso adecuado del Poder Marítimo, pues muchos de estos países hoy en día son potencias marítimas ya que actuaron en función de sus intereses propios como nación. A esta noción realista se suma la oceanopolítica, pues desde los intereses individuales se puede plantear estrategias de tipo político con respecto a ocupar espacios marítimos que permitan aprovechar los beneficios del mar, y, en consecuencia, poder alcanzar un mejor desarrollo del país.

Una vez abordado el poder nacional, tanto su definición como sus teorías, pasamos a describir el Poder Marítimo. Es necesario comprender su definición, composición y postulados más importantes, pues este es el constructo teórico base, de dónde parte el presente trabajo, para conocer su participación estatal y la relación con la proyección del poder marítimo de una nación.

## 1.5 PODER MARÍTIMO

Solís en su artículo publicado en 1997, afirma que el poder marítimo es la capacidad que tiene una nación para crear, desarrollar, mantener, explotar y proteger los intereses marítimos de un país en todo tiempo. Por su parte, Mahan (1890) definió al Poder Marítimo como la capacidad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio. Para Blanco (2018), el poder marítimo es la capacidad que posee una nación para usar el mar, como fin de proyección política, económica y cultural (Blanco, 2018).

Por lo tanto, podemos entender que el poder marítimo está definido como la capacidad de explotar, crear y defender los intereses de las propiedades del mar de un país, en todo momento con la finalidad de darle provecho, mediante una interacción entre los instrumentos, individuos y políticas con el afán de poder ejercer ese poder (Correa & Soares, 2018).

Por otra parte, Mahan (2013) indica que el Poder Marítimo está compuesto por dos elementos. El primero, los intereses marítimos que están en relación con los aspectos económicos y sociales, y en donde se desarrollan las actividades marítimas que dan sostenimiento a la economía nacional. El segundo, el Poder Naval que está compuesto por las Fuerzas Navales, infraestructura de bases y logística que pudiera ser complementado por fuerzas terrestres o aéreas que le permitan su proyección, debiendo finalmente guardar armonía entre el dimensionamiento del poder naval acorde a los intereses marítimos definidos por el Estado.

Adicionalmente revisaremos los postulados más relevantes propuestos por Mahan en relación con el Poder Marítimo para una mayor comprensión de este constructo teórico. Mahan (1890), ofreció una mira hacia la perspectiva del poder marítimo para el escenario mundial, poniendo a consideración el geopoder debatido entre los grandes imperios del mundo, la ciencia y tecnología que apertura un avance para el transporte marítimo, la propuesta de Mahan estaba centrada en el abandono del poder continental un aislamiento del poder norteamericano, para de esta manera trabajar en el poder del mar, debido a que éste facilita el dominio del mundo. La posición y visión

de Mahan era de carácter determinista, sosteniendo que el poder naval es un factor fundamental a la hora de dominar el mar, algo que no cualquier país podría lograrlo debido a la dificultad de agrupar recursos físicos y humanos (Conde, 1997).

La influencia de Mahan en la doctrina del Poder Naval condujo la construcción de bases militares y territorios en altamar, con el propósito de fortalecer el control político y naval de cada país. En este sentido, la rivalidad por la defensa de la política territorial (1875-1945) crea una disputa entre los países ya colonizados a la hora de cumplir con los procesos de sus “necesidades biológicas”, de manera particular con el desarrollo sustentable que los recursos ofrecen a cada nación, por lo que se propone un escenario ambiental (marítimo o terrestre) estable (Agnew, 2005).

Para Mahan (1890), por ejemplo, es fundamental reconocer una zona estratégica, en este caso, el Caribe, considerado como un escenario en donde se puede palpar el desarrollo estratégico, como es el caso la ruta ístmica de Panamá, que gracias a la expansión comercial estadounidense recrea la grandeza nacional en base al crecimiento de las zonas del Caribe, Asia y Pacífico. Empero a esto, la expansión es justificada con el poder naval y la defensa sobre la ruta ístmica.

La doctrina creada por Mahan propone una Flota en Batalla para establecer una Fuerza Naval capaz de lograr la superioridad que le otorgará a los estados el control del mar, en resumen, para Mahan no era necesaria la destrucción del comercio o el deslindamiento del poder militar terrestre, sino que como relación de “secuencia” el poderío global venía luego de mitigar el peligro creado en altamar por las flotas enemigas (Terzago, 2005).

Para conseguir el poder marítimo en la visión del almirante, establece que las marinas deben actuar de manera autónoma, manteniendo las líneas de comunicación únicamente como uso propio para de esta manera restringirlas a los enemigos, para alcanzarlo, Mahan propone seguir el modelo británico, para que quienes decidan seguirlo, tengan la capacidad de crear, desarrollar,

explotar y defender el mar para el beneficio nacional. La visión del geopolítico frente a los Estados Unidos se centra bajo tres conceptos.

- El país debe tener una dotación de una flota naval para el control del entorno.
- El país debe tener participación y presencia naval incluso sobre las aguas alejadas de los Estados Unidos.
- El país debe tener dominio sobre los mercados y puertos de apoyo para de esta manera reforzar el poder nacional y la economía a la vez (González y Aznar, 2013).

Posteriormente, Geoffrey Till que trabaja en la línea de pensamiento de Mahan propone aportes importantes en relación con el Poder Marítimo. Till (2013) menciona que, el poder marítimo es la capacidad de influenciar el comportamiento de otras personas y cosas a través de lo que uno haga en/desde el mar.

Los mares y océanos tienen un gran valor para los Estados debido a cuatro atributos fundamentales del medio marítimo: (a) como recurso –un repositorio de materias valiosas como petróleo, gas natural o pesca–; (b) como un medio de transporte e intercambio –cerca del 90 % del comercio mundial por volumen se conduce hoy por vía marítima–; (c) como un medio de información y difusión de ideas – lo que sigue siendo cierto el día de hoy, pues los cables submarinos de fibra óptica constituyen la principal infraestructura física de la Internet–; y (d) como un medio para el dominio –a partir del siglo XVI, un grupo de potencias occidentales fueron capaces de explotar las ventajas derivadas de la estrecha relación entre los aspectos militares y mercantiles del poder marítimo y de alcanzar el predominio global como resultado–.

El éxito de una potencia marítima depende de hacer el mejor uso comercial y estratégico de esos cuatro atributos. Till sostiene que, el poder marítimo puede ser concebido como un sistema en el que el poder naval protege los activos marítimos, que son las fuentes últimas de la prosperidad económica y la efectividad militar (Till, 2013).

Geoffrey Till plantea que el “poderío marítimo” no se relaciona solo con el uso del mar, sino también con la capacidad de influir el medioambiente de otros actuando desde el mar, es decir, una definición en términos de las consecuencias que implica poseer tal poder. Julian Corbett, el gran pensador estratégico inglés, decía que el principal aspecto del poderío marítimo no es tanto lo que pasa en el mar, sino cómo esto influencia lo que ocurre en tierra.

Como se puede evidenciar el poder marítimo sumado a una estrategia marítima nacional que permita realizar el control del mar, ha sido la clave para el desarrollo económico y sociocultural de pueblos, imperios y Estados durante toda la historia de la humanidad. Por lo tanto, se puede considerar que para que una nación llegue a construir un poder naval tal que le permita defender y proteger sus intereses marítimos, para de esa manera aportar al desarrollo económico y sociocultural de un país, será siempre necesario contar con la voluntad del Estado, llegando de esta manera a constituirse dicha voluntad, en un elemento fundamental de conformación del poder marítimo.



**Figura 2.** Elaboración propia. Adaptado de la propuesta del Contralmirante Richard Hill (Palacios, 2022).

## 1.6 PODER NAVAL

Como vimos anteriormente Mahan (1890) indica que, el Poder Marítimo es la base vital del poderío de un Estado, pero agrega que este debe sustentarse de manera adecuada por un correcto Poder Naval, que a su vez funciona como elemento fundamental para alcanzar la grandeza nacional.

**No se debe confundir el Poder Marítimo y el Poder Naval.** Para ello, Mahan (1890) los diferencia al plantear que, el poder naval se fundamenta en las unidades de material empleado para este accionar como conjuntos navales y las posiciones que otorgan una soberanía sobre un territorio marítimos; mientras que el poder marítimo es el control de todas las actividades que ocurren en el mar bajo dirección estatal.

La diferencia entre naciones que usaron el mar, como factor estratégico para mantener el poderío del estado, sobre aquellas que basan su fuerza en la tierra dio origen al concepto de Talasocracia. Según Uribe (2018), el origen etimológico de este vocablo –al igual que el de otras formas de poder como la democracia o la aristocracia– proviene de las raíces griegas *Thalassa* (mar), y *Kratos* (poder, gobierno).

El Imperio Ateniense y el “Mare Nostrum” del Imperio romano en la Edad Antigua; las grandes Ciudades-Estado maríneas de la Edad Media como Venecia y Génova; los imperios portugués y español en la Edad Moderna de los grandes descubrimientos; y los imperios coloniales de la Edad Contemporánea como el británico y el francés, son la demostración incontrovertible de la gran influencia del mar en el surgimiento y auge de los imperios más grandes de la historia de la humanidad (Cáceres, 2017).

Esto permite comprobar que el control del mar ha sido un factor estratégico determinante para el desarrollo y poderío de los mayores imperios que han existido sobre la faz de la tierra. De este modo, ha existido una supremacía marítima y naval por parte de las grandes talasocracias a lo largo de la historia.



Para el poder naval, su agente dinámico es la voluntad estratégica ya que depende de la posición en el espacio marítimo y de los componentes de la fuerza con las que cuenta (Reynoso, 2018); antes el poder marítimo mencionaba de forma fundamental, sólo la superficie de los mares, sin embargo, en la última época, forma parte instrumentos y vehículos como aviones que vigilan mediante vista panorámica y submarinos que operan bajo la superficie (Altieri, 2018).

Con base en los postulados mencionados anteriormente podemos definir que, el poder marítimo se basa en los criterios económicos, sociales y el poder naval en la parte estratégica. Además, el Poder Naval es indispensable para el control del mar, de acuerdo con el historial de guerras no existe una que se haya ganado en el mar, pues esta es usada como un medio para proyectar sobre poder sobre un territorio terrestre. Otra forma que existe de poder naval es a través del bombardeo naval: por un lado, está el uso de artillería de buques de superficie (clásica); y por otro, mediante el ataque de aviación embarcada, que contiene misiles de impacto en tierra (Valdivia y Ferrari, 2009).

El Poder Naval es entonces el componente militar encargado de la defensa de los intereses marítimos y que a su vez está constituido por la fuerza y la posición estratégica.

Hasta aquí se ha revisado varias características, postulados y la definición del Poder Naval, por lo que ahora, se describirán sus elementos para comprender al Poder Naval desde su estructura.

### **1.6.1 Elementos del Poder Naval**

Los elementos del poder naval están constituidos por elementos básicos como las Fuerzas Navales y elementos estáticos como bases, estaciones navales y otras posiciones de relevancia estratégica; las que permitirán el sostenimiento de las fuerzas combatientes. Entre los elementos del Poder Naval encontramos:

Primero, **la Fuerza** es el conjunto de medios humanos y materiales que posee el Poder Naval que consta de las unidades navales y aeronavales, complementado con sus estructuras de comando y control, comunicaciones, inteligencia, vigilancia, reconocimiento y apoyo logístico con el fin de realizar operaciones militares en y desde el mar (De Izcue, Arriarán, & Tolmos, 2012).

La Fuerza Naval es de carácter militar, es una fórmula para obtener el Control del Mar, sea por la destrucción o neutralización de la flota adversaria, debe contar con medios como la alta potencia ofensiva, capacidad defensiva, mayor movilidad y comando y el control que permita cumplir con la misión y tareas con eficacia (Justiniano, 2000).

Segundo, **la Posición estratégica** es de carácter geográfico de repercusión militar o económica, consiste en una zona geográfica que su ubicación permite controlar puntos focales de líneas de comunicaciones marítimas, impidiendo que el enemigo pueda atacar (Valdivia & Ferrari, Empleo del poder naval en contribución al poder marítimo nacional, 2009).

Y, tercero, **la voluntad estratégica** tiene relación con ser potencia con miras hacia el mar, la voluntad del pueblo debe asumirse por el nivel político que debe planificar el uso del mar tanto en la paz como en la guerra (Palacios, 2012).

Una vez revisados los elementos centrales del poder naval, a continuación, pasaremos a revisar los roles del Poder Naval para poder comprender cuales son las funciones que cumple el poder naval como parte del Poder Marítimo.

### **1.6.2 Roles del Poder Naval**

Desde los tiempos antiguos el mar ha sido de gran interés ya sea por los recursos, medio de transporte, medio de información o de dominio, mismos que se relacionan entre sí, por lo que el mar es relevante para el desarrollo humano y para satisfacer las necesidades de la humanidad (Till, 2007).

Booth (2004), nos comenta que los estados usan el mar por tres razones: el tránsito de mercancías y personas, tránsito de fuerzas militares por diplomacia o para uso contra objetivos terrestres o marítimos y para explotar sus riquezas, por lo que observaremos el triángulo de Booth para visualizar los roles del Poder Naval.

**La función militar:** Son todas las acciones que deben realizar las Armadas usando la fuerza para garantizar alcanzar objetivos estratégicos en una guerra, la esencia de las armadas es el carácter militar (Valdivia y Ferrari, 2009).

**La función diplomática:** Es la que se relaciona con el uso de las marinas de guerra en apoyo a la política exterior sin usar la fuerza, siendo una herramienta para los diplomáticos en negociaciones internacionales. En esta función se desarrollan tres papeles: negociación desde una posición de fuerza o demostración política de una fuerza a través de políticas de tranquilizar y reforzar a los gobiernos amigos amenazados por desafíos internos (Valdivia & Ferrari, 2009).

**La función policial o de vigilancia, control y fiscalización:** Se hace en aguas territoriales para mantener el orden. Se basa en dos componentes de acción: responsabilidades costeras, beneficia los intereses del estado como lo es la soberanía, aprovechamiento de recursos naturales y mantenimiento del buen orden; contribuciones al progreso de la nación; dirigido al mantener la estabilidad interior u el aporte al desarrollo, así como lo es el caso de desastres naturales, estabilidad y desarrollo interior (Izcue 2012).

Una vez que se ha abordado las funciones del Poder Naval, se presentarán los factores del Poder Marítimo que servirán de referencia como indicadores para analizar el poder Marítimo del Ecuador en capítulos posteriores.

### **1.6.3 Factores del Poder Marítimo**

Altieri (2018), define a estos factores como la capacidad que posee una nación para usar el mar en una acción política, económica y cultural. Asimismo, Altieri agrega que, los factores

condicionan el logro de los objetivos del estado en una proyección de interés marítimo mediante la comprensión de los siguientes factores:

- Conciencia marítima
- Complejo Geomarítimo
- Sistema de Marina Mercante
- Organismos y Tratados Internacionales
- Infraestructura científica y tecnológica
- Economía marítima

Por lo tanto, el actual trabajo toma como referencia estos factores para realizar el análisis que se plantea en sus objetivos. A continuación, se presentará cada uno de los factores que serán descritos en base a Altieri, su autor principal. Además, se considerarán los aportes de otros autores dentro de cada una de las categorías para una mejor comprensión de los factores propuestos.

### ***La conciencia marítima***

Es el conocimiento que tiene un individuo en torno al mar, esto ayuda a orientar a la creación de actitudes que favorezcan la conservación y preservación de los recursos marítimos. Este conocimiento conlleva varios niveles, este es un instrumento que propone la inserción de procesos educativos en la sociedad (Razuri, 2020).

Por lo tanto, entendemos que va de la mano con la educación ambiental, ya que se basa en el respeto a los ecosistemas acuáticos, también se debe tener claro que, si hablamos de conciencia marítima, incluimos la relevancia al cuidado de la institución que la salvaguarda, a su infraestructura de soporte y los recursos humanos que ejecutan las labores (Terán, 2017).

Lo anterior coincide con lo indicado por el contralmirante chileno Jorge Sepúlveda, respecto a que “el destino de un país es algo estático, dado por los recursos humanos y materiales, propios

de su geografía, de su ubicación; pero ese destino no se alcanza si detrás no hay una voluntad, cuya alma es la vocación”. (Sepúlveda, 1987, pág. 133).

Se debe agregar que la conciencia marítima “evoluciona según la fuerza de factores estimulantes o inhibitorios que se manifiestan históricamente a través del conocimiento más o menos exacto del medio marino y de las experiencias marineras positivas o negativas de la población” (Collados, 1989)

El tener una clara conciencia marítima es un componente irremplazable del desarrollo nacional, debido a que tiene relación indisoluble con los intereses marítimos, es decir, se comprende por realizar todas las actividades del Estado para un buen aprovechamiento del litoral, de los mares sometidos a la jurisdicción nacional, con el propósito de producir beneficios económicos y sociales para la nación (Arata, 1989).

Según lo antes planteado podemos definirlo de forma conceptual como la concepción mental que existe una vinculación positiva entre el mar y el individuo, grupo o nación que busca aprovechar de forma respetuosa (Razuri, 2020).

Además, Grove (1990) menciona que las percepciones estarán relacionadas al poder que posee una armada en comparación a otras naciones, denominada reputación, la cual es construida en base a los años ya que es considerado como un factor de respecto acerca de su fuerza frente a otros. Esta percepción se encuentra en cada una de las mentes de los comandantes, pues, una buena reputación debe estar sustentada, en algo sustantivo que impregna respeto de otras, y es que comúnmente son alimentados sobre una base de éxitos previos que son reconocidos en el ámbito marítimo.

### ***El Complejo Geomarítimo***

Es el conjunto de aspectos marítimos, distintivos de un país que derivan de su condición o entorno geográfico, y de cómo el hombre se ha adaptado a estos (Pacheco, 2020).

Para la formulación de una política marítima se debe tener en cuenta las características que conforman el complejo geomarítimo (Toledo, 1981). En este sentido, existen variadas características que componen el complejo geo marítimo. A continuación, se revisarán características más relevantes propuestas por varios autores que permiten una mayor comprensión del tema.

La situación geográfica, para Valdivia y Ferrari (2009), las fuerzas navales deben asegurarse una posición que permita un fácil acceso con regiones de mayor interés y convivencia, además es fundamental relacionarse con países vecinos sobre todo los que no tienen ambiciones de expansión territorial, porque esto le permite al país centrar sus esfuerzos más allá de sus propias fronteras y apoyar a las Fuerzas Navales. Si una nación no puede defenderse por tierra, tampoco puede extender su territorio por tierra, no tiene más opción que dirigir todos sus designios hacia el mar, lo que le permite una ventaja frente a otros países que pueden tener una frontera continental. Adicionalmente, Valdivia y Ferrari (2009) mencionan que la situación geográfica de una nación son las que permiten una concentración de las fuerzas navales, también puede ser parte de una estrategia para ser base de operaciones que se puedan emprender con sus probables enemigos.

El tamaño y composición de la flota, Grove (1990), menciona que este criterio va más allá de conocer la cantidad exacta de naves que se posee, si no también, incluyen características de mantenimiento como calidad técnica, la habilidad profesional y la eficiencia. En este sentido, sería equívoco considerar una relación positiva de que, poseer una elevada cantidad de naves condiciona un mayor poder combativo, pues, a esta característica se debe considerar otras características como del mantenimiento en términos de dinero y personal, que puede resultar elevado para armadas pequeñas, mientras más grandes y sofisticados sea el mismo. Este criterio considera una relación entre intereses de una armada, el tamaño y la capacidad individual de combate de sus naves principales, sin necesariamente centrarse en el conteo de sus naves.

Alcance geográfico, Grove (1990) se refiere al tiempo y la fuerza usada para la realización de operaciones marítimas. Entonces, se refiere a la capacidad de una armada para operar remotamente desde su territorio. Esta característica observa qué puede hacer una armada cuando llega “al lugar de operación” y el tiempo que puedan mantenerse combatiendo con eficacia en el lugar con una adecuada logística y capacidad para soportar condiciones ambientales propias del lugar donde se opera.

Funciones y capacidades, Grove (1990) indica que esta característica se relaciona con la utilización de la armada, desde tareas de vigilancia hasta la ejecución de operaciones expedicionarias con distintos niveles de intensidad. Se puede optar por la realización de tareas más ambiciosas, lo que la colocaría en un nivel más alto de intensidad.

### ***El sistema de la Marina Mercante***

Es el conjunto de organismos y medios que posibilitan el transporte de pasajeros y el intercambio comercial por vía acuática de cabotaje e internacional. Un sistema de transporte marítimo está compuesto por las rutas marítimas y los puertos. En el sistema se movilizan los medios que son los buques, transportando personas o carga de cualquier tipo. Los puertos son los eslabones que enlazan el transporte terrestre y marítimo y donde se realiza la distribución de la carga de importación y exportación.

### ***Los Organismos, Convenios y Tratados Internacionales***

Ningún país puede permanecer aislado del contexto marítimo internacional, porque comercio exterior significa interrelación. Bajo esta premisa los países se han unido formando organismos internacionales que regulan y legislan las actividades marítimas. Del grado de participación de un país en este contexto internacional dependerá el nivel de desarrollo de sus intereses marítimos. (Torre, 2009). Adicionalmente, Valdivia y Ferrari (2009) indican que, los pueblos

marítimos que se relacionan comercialmente promueven un movimiento marítimo fuerte, lo que constituye la base para el desarrollo del poder marítimo.

Para Bouthoul (2015) el carácter y políticas de una nación se constituyen por los rasgos propios de un país y sus pobladores. Las características naturales de las naciones se dan por los rasgos de un país y de sus pobladores y son estas las que desempeñan su voluntad siendo esta inteligentes o no, es factible creer que si un gobierno obra acorde a las inclinaciones naturales de su pueblo, logrará dar el máximo impulso a su desarrollo en todos los ámbitos; en cuanto al Poder Naval existen mejores resultados cuando hay una inteligente dirección por sus gobernantes y esta se identifica con el espíritu de su pueblo (Mahan, 2013).

### ***La Infraestructura Científica y Tecnológica***

La primera representada por el grado de conocimiento científico sobre el mar y los fenómenos que en él se producen. La infraestructura tecnológica está constituida por el conjunto de medios destinados a la exploración y explotación de los recursos renovables y no renovables del mar (Velásquez, 2012).

Para Grove (1990), el acceso a tecnología de punta se refiere al uso de tecnología para la construcción de naves y potenciar una fuerte flota de batalla. La tecnología de punta debe operar de forma eficaz, de lo contrario se caería en el error de no aprovechar estas herramientas para sacar ventaja operacionalmente. Además, la tecnológica independiente de cada armada es importante para brindar la continuidad y sostenimiento de su propio desarrollo, sin embargo, se debe considerar que esta opción es costosa y de largo plazo para las armadas pequeñas, por lo que estas deberían adquirir equipamiento con transferencia tecnológica de primera mano que podría dar cierto grado de independencia y flexibilidad en la logística propia.



## ***La Economía Marítima***

Son todas aquellas actividades que realiza el hombre, desde las más simples hasta las más complejas, relacionadas con el mar, que generan recursos económicos que redundan en beneficios para el País. Esta es uno de los intereses marítimos que ha sido recientemente incorporado, no sin antes explicar que aquel refleja, en sí mismo, una parte de la conciencia marítima, ya que las actividades del hombre relacionadas con el mar surgen de un entendimiento de las necesidades inherentes a la visión de negocios, al apoyo logística, a la provisión de bienes y servicios, que al crecer e incrementarse la demanda, los une, los asocia más al sentido de bienestar y progreso. La economía marítima es en sí misma, la generación de la riqueza real, palpable, objetiva, producto que obedece a una simbiosis entre el mar y el hombre, desde que éste los conserve y lo proteja para beneficio de toda la Nación.

Para la economía marítima, Valdivia y Ferrari (2009), considera a la cantidad de población, puesto que influye en la cantidad de lo que el pueblo debe hacer en su actividad laboral, ya que para constituir el poder marítimo es necesario que la mayoría de la población se dedique a actividades relacionadas con el mar, lo que constituye la Reserva Naval. En este sentido, se toma en cuenta la extensión del territorio, puesto que guarda relación con la cantidad de habitantes del país, porque si la misma es escasa no tendrá capacidad necesaria para poblar y constituirse en una extensión grande.

Para finalizar con este primer capítulo, trataremos el derecho del mar desde una noción jurídica que servirá para comprender las normas que permiten al ser humano aprovechar el mar desde un ámbito legal.

### **1.7 DERECHO DEL MAR**

Podemos definir el término “derecho del mar”, como una rama del derecho internacional de una nación que ayuda a regular las formas en la cual la humanidad puede aprovechar los beneficios del mar, siendo estas reglas o normativas que por naturaleza el hombre ha seguidos

a través del tiempo no solo como fuente de alimentos sino con fines geopolíticos y de conflictos de guerra (Velásquez, 2012, pág. 24).

La aplicación de este derecho lo podemos detallar mediante varias etapas, en la antigüedad el derecho del mar se aplicó mediante las costumbres marítimas de los pueblos ancestrales el cuál era de forma empírica, sin normas o leyes; en la etapa clásica de la civilización, el régimen del mar se expresaba en un ámbito de comercio y seguridad territorial conforme a la capacidad de cada estado al defender sus costas (Durán, 2017).

A finales del siglo XVI y comienzos del XVII, los estados ribereños aplicaban varias formas para delimitar su acceso al mar por posibles invasores, siendo clara la primera intención por medir el territorio marítimo, usando implementos rústicos como el cañón ya que definían la propiedad del estado lanzando la bala cuya extensión mostraba la extensión territorial. Al ser un mecanismo de esa índole, se comenzaron a presentar los primeros conflictos ya que se diseñaron cañones más potentes que abarcaban más campo territorial (Durán, 2017).

En la etapa moderna en el siglo XX, varios estados se pronunciaron al apelar por la extensión del mar a fin de proteger y fiscalizar los recursos naturales del lugar, evitando la contaminación; se mantuvo un largo proceso de cambio y reflexiones sobre este tema. En el campo latinoamericano, podemos resaltar la creación de la tesis “*doscientas millas*”, fundamentada en el territorio Latinoamericano guiados por la declaración de Santiago 1952. Mediante este hecho podemos destacar la valentía de los países de esta región, para la soberanía y protección de su territorio (Velásquez A, 2012, pág. 25).

Por todo lo expuesto en este primer apartado, reconocer al Poder Nacional sus elementos y teorías permiten identificar si el Ecuador cuenta con las capacidades esenciales que construyen el poder marítimo nacional, ya que, si bien por un lado, sostener en armonía las políticas, instrumentos e individuos permiten la expansión y el desarrollo territorial económico y político del Ecuador, por otro lado la percepción de este poder facilitar el progreso adecuado para el

fortalecimiento de este, por lo que es indispensable trabajar en el reconocimiento visionario de los fundamentos nacionales además los intereses que se tienen sobre la defensa tanto de los espacios oceánicos como territoriales del país.

En este sentido, en el siguiente apartado se exponen los antecedentes y procesos de defensa que se le han dado a los mares mediante los recursos marítimos dentro del contexto internacional y de manera particular de las Potencias mundiales mediante los factores que componen el Poder marítimo tanto mundial como regional.

## **2 : PODER MARÍTIMO MUNDIAL Y REGIONAL**

En este capítulo se abordarán información del Poder Marítimo en relación ámbito mundial y regional, pues, se presentarán los beneficios políticos, económicos y sociales que ofrece el Poder Marítimo a potencias marítimas a nivel mundial y regional. Asimismo, se caracterizará la importancia de los recursos marítimos y el ejercicio del Poder Marítimo en la historia de estos países. Con base en esta información planteada se analizará el Poder Marítimo desde los factores que compone al mismo, con el fin de conocer las características clave del Poder Marítimo que les permitieron a los países convertirse en potencias marítimas.

### **2.1 BENEFICIOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y SOCIALES QUE OFRECE EL PODER MARÍTIMO**

El océano es el conducto por el que se cursa el 90 por ciento del comercio mundial, y que conecta personas, mercados y medios de subsistencia. Habida cuenta de esa capacidad de interconexión, todas las naciones del mundo deben esforzarse por hacer de los océanos lugares de seguridad y sostenibilidad de las actividades marítimas para toda la humanidad. Los océanos ofrecen una amplia gama de ventajas para el bienestar humano y la prosperidad, como la producción de alimentos, la creación de empleo, la moderación de la temperatura, el secuestro del carbono, el ciclo de los nutrientes, los hábitats y la diversidad biológica, el turismo, además de su calidad de fuente de energía, entre otras cosas (ONU, 2012). Esta gran masa de agua, libera oxígeno a la atmósfera en mayor proporción que todos los bosques combinados alrededor del mundo, esto considerando la acción devastadora del hombre en los bosques, (Fundación Aequae, 2021) por lo que los océanos desempeñan un papel esencial controlando el clima mundial, pues intercambia calor y gases con la atmósfera a través de corrientes y vientos en su superficie.

A lo largo de la historia, el hombre en su afán por encontrar recursos que le permita su supervivencia, ha tenido contacto con el mar, aprovechando sus recursos vivos y logrando crear

civilizaciones alrededor de él; el mar en sus múltiples dimensiones implica varios usos y aprovechamientos para la sociedad, tanto en el desarrollo de embarcaciones para transporte, puertos e infraestructura que sirvieron para el desarrollo del comercio y la difusión de la cultura, así como equipos para investigación (Mariño & Fernández , 2006).

A esta fauna marina, se suman recursos abióticos que son conseguidos a través de la exploración marítima para su posterior explotación, no obstante, este tipo de procesos son regulados por el ISBA (Autoridad Internacional de los Fondos Marinos) con el propósito de supervisar la nocividad de estos elementos para el mar. Estos recursos, son minerales como nódulos polimetálicos, sulfuros polimetálicos, Costras de ferromanganeso con alto contenido de cobalto, Recursos de petróleo y gas, Hidratos de metano, que particularmente tienen mayor presencia en los océanos que en la superficie terrestre. La posesión de estos elementos tiene gran incidencia para el beneficio político de los países en relación con el poder nacional debido a que su explotación permite incrementar la oferta de estos materiales de alta cotización además de ampliar la reserva nacional que a largo plazo facilitará la sostenibilidad financiera de cada estado (Díaz del Río, 2018).

La investigación científica en el contexto oceánico es un elemento fundamental para gestionar adecuadamente el uso sostenible de los recursos marinos, vivos y no vivos, tanto para su protección, exploración o explotación. Es evidente que dicha investigación es una actividad considerablemente cara, pero tiene sustantivos retornos que la convierten en un elemento estratégico que permite dar cumplimiento, de una manera rigurosa, a los compromisos adquiridos por el Estado en el escenario internacional. En los ejemplos mencionados cabe destacar el papel desempeñado por el Instituto Español de Oceanografía que ha sabido disponer de los recursos necesarios más adecuados para poder alcanzar los objetivos propuestos en cada investigación.

El transporte por embarque marítimo representa el 90% de las mercancías internacionales negociadas del mundo. Además, el océano contiene cantidades considerables de minerales preciosos y de recursos energéticos tales como petróleo, gas, sal, entre otros. Este medio genera cerca de 140 millones de trabajos en pesca y acuicultura y muchos más en el empleo indirecto en actividades relacionadas con el mar.

El océano tiene una fundamental importancia estratégica política y militar.

El empleo del mar hace posible extraer sus riquezas, posibilita nuevos medios de producción y permite transportar nuestros productos, haciéndolo indispensable para el desarrollo (Ortega, 2019).

A través de los tiempos se ha empleado el mar para satisfacer las necesidades de los pueblos, lo cual ha originado una percepción sobre la existencia de un derecho natural para usarlo. Uso que cada vez va en aumento, porque la población mundial crece, necesita y busca espacios para desarrollarse y vivir.

Una vez reconocido los beneficios políticos, económicos y sociales que ofrece el Poder Marítimo a una nación, pasaremos a abordar los recursos marítimos para comprender el papel que juega en el desarrollo o aporte hacia un mejor Poder Marítimo.

## **2.2 RECURSOS MARÍTIMOS Y SU IMPORTANCIA**

Los recursos marítimos son clasificados como: recursos naturales, recursos políticos y recursos sociales; dentro de los recursos naturales, existen dos tipos, recursos naturales bióticos y abióticos. Un ejemplo clave para demostrar el potencial que tiene un país sobre los recursos vivos es la actividad pesquera en todos sus ámbitos. Las condiciones naturales influyen mucho en esta actividad, ya que existen ciertas regiones ricas ya sea a lo largo de la costa de la plataforma continental a poca profundidad o por corrientes naturales que producen el incremento de nutrientes que atraen las especies de animales marinos. Aproximadamente 90 millones de

toneladas de pescado fueron producidas en el año de 1994 del cuál 82 millones provienen de la pesca (Chaurnet, 1975).

## **2.2.1 EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS MARÍTIMOS**

La pesca es una importante fuente de alimentos, proporcionando a más de 1.500 millones de personas alrededor de un 20% de su promedio de consumo de proteína animal, en la actualidad se presenta un gran desafío, que es la alimentación de gran número de habitantes que consumen esta proteína en especial los países en vía de desarrollo (Dávalos, 2015). El valor de los peces capturados en el mar y por vías marítimas interiores ascendió a \$94.000 millones en el 2008, el rápido crecimiento del sector de la acuicultura, tales como cultivo de pescado y camarón, añadieron \$98.400 millones; en el 2008, un estimado de 45 millones de personas participó directamente a tiempo completo, o más frecuentemente, a tiempo parcial, en la pesca o acuicultura (Dávalos, 2015)

China ha desempeñado un papel importante en esta actividad, representa el 60% de la producción acuícola mundial, el aumento demográfico ha dado disponibilidad a la obtención de mayores especies, por otra parte, es indispensable mencionar que las condiciones ambientales en América Latina demuestra el gran potencial que podría tener cada uno de sus países que lo conforman debido al tipo de especies que se encuentran, lo que nos hace cuestionar el por qué cada estado no aprovecha sus potenciales (Lanka, 2016).

## **2.2.2 Lineamientos de la CONVERMAR sobre la explotación de la fauna marina**

La CONVERMAR clasificó a las especies de acuerdo a su conducta, donde se aplica La Zonificación Ecológica y Económica (ZEE), que es un proceso que sirve para identificar las diferentes alternativas de uso sostenible en un territorio, como resultado de la clasificación aparecen los stocks transnacionales fronterizos, que son stock de peces que se encuentran dentro de una zona; stock de peces asociadas a más zonas y el stock trans zonales que son peces asociadas al interior o exterior de una zona (Dávalos, 2015).

A esta clasificación podemos hacer mención la participación de la ONU que aprobó en 1995 el acuerdo relativo a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales, la aplicación de estos acuerdos no es obligatoria, pero si lo aplica Ecuador para precautelar las especies mucho más en las islas Galápagos (Dávalos, 2015).

Por ejemplo, el 80% de nuestro oxígeno viene de los océanos, mientras que los mares actúan como un gran almacén de calor y carbono, esencial para regular el clima; Los océanos soportan un 9% del volumen del comercio mundial y un 40% del valor del comercio mundial, dijo el WEF. Más de 3.200 millones de personas viven a menos de 100 kilómetros del mar (Arata, 1989).

Los beneficios económicos de los océanos son el activo más valioso de la Tierra, dijo el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) y su "capital natural" es enorme, contribuyendo anualmente con 70 billones de dólares al Producto Interno Bruto (PIB) mundial. El valor de los servicios de ecosistemas de los océanos proporciona 38 billones de dólares anuales, según el WEF (Bush, 1993).

El mar tiene una incuantificable cantidad de recursos que, más allá de la pesca, aportan productos minerales, petróleo, químicos; igualmente contribuyen en actividades como deportes náuticos, turismo y hasta generación de energía.

En consecuencia, se ha desarrollado económica, política y socialmente gracias al mar. Muchas veces esta necesidad de desarrollo ha provocado grandes batallas en los mares para mediante el ejercicio de su control, materializar su poder e influencia a través de las rutas de tráfico marítimo, con el empleo de embarcaciones que transportaban sus mercancías y personal; (Bouthoul, 2016) con ello activaban el comercio y a su vez transmitían su cultura, ideas, pensamiento y hasta proyectaban su Estado al mundo exterior.

En el contexto ecuatoriano, la CONVEMAR exige a la administración pública garantizar a la población el acceso a los recursos vivos siguiendo los lineamientos, realizándose de una forma



ordenada, sustentable y sostenible; como un estado ribereño, el Ecuador tiene la propiedad de determinar la captura permisible, incluso tiene derechos a la exploración y explotación de los organismos vivos para su posterior comercialización tanto nacional como internacional (Chaurnet, 1975).

**Tabla 1.** Importaciones y Exportaciones en el Sistema Portuario Nacional

PUERTOS	TOTAL, DE CARGA			% PARTICIPACIÓN	
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTAL	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
APE	338.345,00	207.896,00	546.241	2%	1%
APM	885.963,00	18.802,00	904.765	5%	0%
APG	4.692.101,79	3.825.208,66	8.517.310	27%	11%
APPB	81.841,73	1.610.290,50	1.692.132	0%	5%
TPH	5.318.966,25	5.957.807,73	11.276.774	30%	18%
SUINBA	1.878.650	22.009.921	23.888.571	11%	65%
SUINLI	2.991.524	138.598	3.130.122	17%	0%
SUINSA	1.376.415	0	1.376.415	8%	0%
<b>TOTAL</b>	<b>17.563.807</b>	<b>33.768.524</b>	<b>51.332.330</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: (MTO, 2018).

**Tabla 2.** Intereses nacionales, objetivos nacionales y estratégicos.

Intereses nacionales (Constitución)	Objetivos nacionales (Constitución)	Objetivos estratégicos en el PND
La alimentación	La soberanía alimentaria	Desarrollar las capacidades productivas y del entorno para lograr la soberanía alimentaria y el Buen Vivir Rural.
La sostenibilidad	La dinamización de los mercados internos.	Consolidar la sostenibilidad del sistema económico social y solidario, y afianzar la dolarización.
del Sistema económico	La integración regional.	Garantizar la soberanía y la paz, y posicionar estratégicamente al país en la región y el mundo

Elaboración propia, basada en la Constitución del Ecuador (2008).

En el año 2003, el PNUD (Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo) en su informe de Desarrollo Humano, reconoce que los países capaces de desarrollar un crecimiento en el contexto internacional deben cumplir con dos requisitos esenciales:

1. Tener un mercado interno mayor a 40 millones de habitantes.
2. Ser un país costero.

Sin embargo, en la actualidad lo planteado por el PNUD, podría no ser del todo cierto debido a la economía inestable de América Latina. Sin embargo, para esto es importante dinamizar los mercados internos de manera que el crecimiento sea mayor, por otro lado, se debe fortalecer el comercio marítimo en un escenario único como es el caso del océano Pacífico (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2003).

Para el desarrollo comercial es importante mantener rutas en los territorios tanto terrestres como marítimos que se relacionan con la ciencia, educación, política, defensa, etc. En el escenario Latinoamericano, es importante lograr la inserción al mercado internacional y obtener el posicionamiento de mercado en cuanto al intercambio de bienes de interés global.

### **2.3 ANTECEDENTES DEL EMPLEO DEL PODER MARÍTIMO**

Sobre los temas tratados anteriormente, como la geopolítica, la oceanopolítica, los recursos marítimos y elementos del mar, se desarrollan los lineamientos del poder marítimo, de manera que en el contexto histórico se desenvuelven diferentes métodos a la hora de emplear esta capacidad bajo las diferentes percepciones de poder que sostiene cada país y de manera particular, en el siguiente apartado se sustentarán los antecedentes que ha manifestado el poder marítimo tanto en las potencias mundiales como en el contexto caribeño y latinoamericano.

### **2.3.1 Antecedentes del empleo del poder marítimo en grandes potencias mundiales**

Se reconoce a la civilización mesopotámica como aquella que inició la actividad en el mar durante el período 3000 A.C, esta, para sus construcciones navales hacían uso del calafateo con betún de manera que podían desarrollar actividades para la conservación y desarrollo de su imperio. (Coperías, 2000).

Si analizamos el significado de poder marítimo, resalta todo tipo de accionares que conlleva al dominio de una zona marítima abarcando la geopolítica, desde la antigüedad podemos resaltar la aplicación del poder marítimo en la civilización Minoica, según varios historiadores anuncian que se posicionan estratégicamente en el oriente del mar Mediterráneo, desarrollando su comercio fuertemente al estar ubicados en una zona céntrica de la comunicación marítima entre varios continentes (Uribe , Díaz, & Rodríguez, 2016).

También hacemos mención del poder marítimo enfocado a momentos de conflicto, un claro ejemplo de ello es el gran Atenas que logró vencer a sus enemigos persas en la Batalla naval de Salamina ocurrido en 480 a.C. Es uno de los combates navales más significativos de la historia, ya que representó un cambio de la guerra terrestre a la aplicación de guerra naval (Uribe, Díaz, y Rodríguez, 2016).

Con respecto a la edad moderna, resalta el imperio portugués convirtiéndose en una de las más poderosas potencias en aquella época ya que se posesionó en África, América del Sur, Oceanía y la India; y si hablamos de posesiones, se debe mencionar al Imperio español que posesionó cinco continentes alcanzando una expansión de 20 millones de kilómetros cuadrados (Uribe, Díaz, y Rodríguez, 2016).

Gran Bretaña tenía bajo su control las principales vías marítimas del mundo como son las europeas, asiáticas y africanas; el almirante Fisher logró colocar a la marina Real Británica en

una posición superior en el siglo XX, a su vez aportó con sistemas estratégicos marítimos (Heredia, 2018).

Para la época no se reconocía la importancia del poder marítimo para una nación por lo que, los soviéticos se encontraban inmersos en constantes conflictos y pretendían aplicar las clásicas estrategias marítimas a pesar de conocer su trayectoria campal, ya que Rusia tenía un historial pobre en este ámbito desde la II guerra Mundial (Heredia, 2018).

El almirante Gorshkov dirigió la marina soviética desde 1956, consideró importante el uso de flotas modernas y el perfeccionamiento de una marina de guerra que contribuya el desarrollo del poder naval soviético, por lo que, gracias a su restructuración posicionó a sus elementos navales en la cúspide de las armadas navales del mundo, logrando que la Unión Soviética se perfilara no solo como una potencia marítima sino como una superpotencia dentro de los aspectos políticos y económicos para la época (Heredia, 2018).

Los sucesos antes mencionados le permitió a Rusia presentarse con un nuevo rival que es la marina de los Estados Unidos, este país del continente americano ha mostrado una estrategia marítima y militar tanto en tiempo de paz como en tiempo de conflictos, entre las estrategias marítimas más representativas tenemos la de 1990, donde Estados Unidos intervino en la invasión de Kuwait por Iraq, donde participaron 80 barcos combatientes y 50 buques; este conflicto se denominó coalición de la guerra del Golfo Pérsico (Uribe, Díaz y Rodríguez, 2016).

En 1998 se conoció sobre la “operación Mar de Huelga” donde usaron 325 Tomahawks que son misiles que se implementaron desde la guerra del Golfo Pérsico, continuando con este análisis, es importante mencionar que también se efectuaron estrategias para protección, no sólo en un conflicto armado, ejemplo de ello tenemos la operación “Earnest” donde se aplicaron planes de defensa al mar contra el tráfico comercial por ese medio (Godoy, 2020).

Si hablamos de potencias mundiales, China ha sido representación de surgimiento, siendo unas de la principales potencias económicas y militares del mundo desde el siglo XXI, reflejo de esto es lo ocurrido en 1956 donde ocupó las islas más orientales de las Paracelso y en 1974 expulsó a Vietnam del sur (García, 2020).

Esto permitió una rotación entre 1979 y 1982 cuando empezaron estrategias más eficaces como patrullas navales sobre las islas de esta zona. En el año de 1988 se enfrentó nuevamente con Vietnam donde hubo 73 víctimas por hundimiento de buques logrando obtener islotes de estas zonas (García, 2020).

### **2.3.2 Antecedentes del empleo del poder marítimo en Latinoamérica y el Caribe**

En el mar se integraron las culturas nativas junto con las europeas en Latinoamérica y el Caribe. La cultura marítima no era precisamente una herencia dejada por la mayoría de los conquistadores en América, los cuales tenían otros propósitos, todo a pesar de haber encontrado en el mar desde el antiguo continente un desarrollo marítimo sin precedentes, estructuras y sistemas sobre la guerra naval (Uribe S, 2018).

Además, haciendo uso y preparación de tecnología náutica y nuevas técnicas, construcción naval y maneras de organización militar, de tal manera que enfrentaron los nuevos escenarios oceánicos de la época mientras aplicaban todos los desarrollos y experimentos a medida que progresaban en los viajes de expedición (Uribe S, 2018).

Se sabe que Latinoamérica se encuentra rodeada del océano Pacífico, el Atlántico y el mar comprendido con el Golfo de México y mar, América Latina y el Caribe progresan como un interés regional y de importancia estratégica global, por ser depositario de reservas petroleras, carbón, gas, potencial hidroeléctrico, eólico y nuclear, justo en el momento donde el planeta requiere cada vez más de energía y diversos recursos como por ejemplo los alimenticios (Uribe, 2018).

Uno de los estados que refleja de manera clara el poder marítimo es Argentina, algunas cifras apoyan su presencia marítima ante el mundo, posee trece bases en la Antártida de las cuales seis son permanentes y una flota pesquera de cerca de 1.000 embarcaciones. En 1896 fue designada como Capitanía de Puerto y siempre ha sido considerado un cargo exclusivo en relación a la administración pública, hasta la actualidad como Prefectura Naval de Argentina (Uribe S, 2018).

En el caso de Chile la visión geopolítica tuvo un carácter influyente no solo dentro de su territorio sino dentro de América Latina, y es que, bajo la visión clásica, el rol de la defensa que esta ejercía sobre el dominio de sus mares se enfoca en la protección de sus fronteras mediante una dictadura militar que prioriza el poder sobre la dimensión territorial, debido a que lo más importante es la posición geográfica y las estrategias a utilizar ya que este determinismo se encargaría de generar el crecimiento del territorio (Ovando, Álvarez, y Sophie, 2019).

En la década de los sesenta desarrolló operaciones bajo el paraguas de la ONU, al servicio de la política exterior de la Nación participó en el bloqueo a Cuba en 1962. Al inicio de la década, se presentó la incorporación del Portaaviones y aportó una mejora cualitativa esencial a las operaciones aéreas embarcadas (Uribe S, 2018).

Brasil, cuenta con el río Amazonas que contiene el 20 % del agua fresca del mundo, en 1864 Brasil intervino en un conflicto regional y en la guerra civil de Uruguay. Además, Brasil intervino como única nación sudamericana en la Primera Guerra Mundial, su acción se enfocó en desplegar unidades navales en guerra antisubmarina y patrullaje en el Océano Atlántico (Uribe, 2018).

Colombia con una magnífica posición geoestratégica en la zona tórrida, rodeada por dos océanos, le permite interconectar comercialmente a países de distintos continentes, la variedad de climas permite la presencia de ecosistemas y genera un potencial desarrollo agroindustrial y extractivo (Uribe S, 2018).

Por otro lado, en el siglo XVIII fue un periodo de grandes transformaciones en los territorios hispanoamericanos debido a las reformas borbónicas que se emprendieron en los ámbitos políticos, administrativos y tributarios después de la Guerra de Sucesión española (Zapata, 2019).

Por lo cual, en este contexto, hubo una reorganización de las fuerzas navales españolas y se creó la Real Armada, una entidad que se utilizó como instrumento para asegurar la defensa del vital tráfico marítimo entre América y la metrópoli, a la vez que también sirvió para realizar expediciones científicas en la Costa del Noroeste Americano, con el propósito de consolidar la presencia hispana en el hemisferio Norte por razones marítimas y geopolíticas (Zapata, 2019).

## **2.4 PODER MARÍTIMO DE LAS POTENCIAS MUNDIALES ACTUALES**

Para entender la relevancia del poder marítimo en una nación, es indispensable conocer la historia del uso de este poder a través de sus factores (fuerza, posición estratégica y voluntad estratégica), sus roles (función militar, función diplomática, función policial o de vigilancia, control y fiscalización) y elementos (conciencia marítima, complejo geomarítimo, sistema de marina mercante, organismos y tratados internacionales, infraestructura científica y tecnológica y economía marítima) y en este sentido entender la importancia que tiene el dominio de las áreas marítimas desde la antigüedad.

Modelski en su libro publicado en (1978), resaltó los cambios de cien años en el liderazgo mundial, donde influyen varios factores, pero el más relevante son los mares, el entendimiento del poder marítimo produjo la transformación de países en potencia mundial, un claro ejemplo son los Países Bajos, Gran Bretaña y Estados Unidos (Altieri, 2018).

El espacio vital tiene una relación totalmente estrecha con la consecución de recursos que permitieron alcanzar un cierto nivel de autosuficiencia. Luego de la Segunda Guerra Mundial se ha modificado la relación entre la tierra y el mar en beneficio del espacio marítimo, tras el desarrollo tecnológico y el gran avance de la ciencia, nació la posibilidad de explotar los recursos

de las amplias franjas marítimas, por ende, los Estados han procurado extender sus derechos a una distancia más amplia de los antiguos trazos limítrofes, tal es el caso de los Estados Unidos que para el año 1945 el presidente Truman, tomó parte sobre las tierras sumergidas a partir de la costa hasta una profundidad de 200 metros (plataforma continental) declarándose como parte de la soberanía USA, tal decreto atribuyó a los Estados costeros el derecho a gestionar, conservar y explotar los fondos marinos, aunque deben consentir la libre navegación, el sobrevuelo y la utilización del mar para cualquier objetivo lícito (Fernández, 1997).

Con la globalización ha incrementado la importancia de los mares y océanos, ya que la economía mundial depende en un alto grado del transporte marítimo y del control de pasos obligados como estrechos, canales y de puertos (Quiroga, 2019). La geopolítica del mar entonces oscila entre la seguridad y los intereses de los Estados y de la comunidad internacional, y entre la búsqueda de incrementar capitales y la sostenibilidad.

El difícil equilibrio entre esas ecuaciones está marcando las pugnas de las potencias en la consolidación de sus poderes en los océanos. Los hechos como los conflictos bélicos por la defensa nacional del territorio y los programas navales como los ejercicios RIMPAC de las potencias confirman una tendencia geopolítica de fondo que hace del control de los espacios marítimos un objetivo mayor que el poderío militar.

Lo anterior se evidencia en países como Estados Unidos el cual posee una flota dotada de componentes navales que le garantiza una presencia marítima en casi todo el planeta con el fin de proteger su territorio y para actuar en cualquier punto. Otras potencias mantienen su posición, como Francia y Reino Unido, y otras buscan aumentar su fuerza de proyección marítima, como China, Rusia, India, Corea del Sur y Brasil. China, por ejemplo, sigue un ambicioso programa naval que incluye la adquisición de puertos en el extranjero para consolidar nuevas rutas marítimas, programa bautizado como “collar de perlas”. (Lozano, 2017)



Rusia, por su lado, ha adoptado una “doctrina marítima” en la que revisa su estrategia y sus objetivos navales y, sobre todo, para restaurar el poderío de su Armada, donde se plantea un plan para la presencia naval del país en los mares Mediterráneo y Negro, y en los océanos Atlántico y Ártico. India, séptima potencia marítima del mundo, tiene como prioridades modernizar su flota y afirmar su presencia en el océano Índico, que podría ser el océano del siglo XXI frente a las pretensiones chinas, en este sentido, también se incluyen a los portaaviones y los rompehielos como objetos de suma importancia en el contexto de la defensa naval, no solo como una herramienta para la lucha naval sino como un factor que añade competitividad en el poderío naval por su gran versatilidad movimiento y capacidades, estos recursos permiten que las naciones puedan combatir aun sin contar con una base extranjera.

En ese escenario no hay que perder de vista a Europa, que trata de mantenerse en la carrera con algunas dificultades, sobre todo las surgidas en cuanto a cooperación entre los Estados de ese continente. Es de resaltar que en todos esos procesos las pugnas por el poderío en los océanos se han desarrollado, hasta el presente, de forma pacífica, sin disparar un solo tiro, y en algunos casos en el plano de la cooperación y los intereses de todos, por ejemplo, en la lucha contra la inseguridad.

En resumen, la geopolítica del mar dependerá de la decisión de ir más allá de los intereses de los Estados y de su poderío como objeto de análisis, para ir en busca de nuevas formas de cohabitación de la humanidad alrededor del mar.

## **2.5 REVISIÓN DEL PODER MARÍTIMO MUNDIAL Y REGIONAL DESDE SUS FACTORES**

Con base en información revisada anteriormente, a continuación, se revisará el poder marítimo de las potencias mundiales y regionales:

**La conciencia marítima:** La mayoría de las potencias marítimas mundiales y regionales más destacadas han reconocido la importancia que tiene el poder marítimo e incluso son conscientes de sus beneficios para el desarrollo de su propia nación (García, 2020).

A nivel histórico y mundial, el uso del mar tiene una dimensión antigua, teniendo en cuenta que, un porcentaje amplio de conquistas se dieron haciendo uso del mar, vinculando de esta manera al ser humano y a los océanos tanto para el desarrollo social como político y económico, en este sentido, es muy importante utilizar de manera correcta el uso de los recursos que ofrece el mar, esto, a través de la conciencia marítima, con el propósito de que la sociedad reconozca la virtud y dependencia hacia el mar, de manera que los estados puedan desarrollarse de manera exitosa tras la aplicación de habilidades, aptitudes, intenciones, cultura y ambiciones con respecto a los conjuntos de agua pertenecientes a cada nación (Montalvo, 2017).

Si analizamos varios ejemplos de Latinoamérica, podemos entender la importancia de la conciencia marítima, es el caso de Colombia cuyo ministerio de educación encontró deficiencia en el conocimiento que tenía la ciudadanía sobre sus áreas marítimas, por lo que realizó estrategias en la educación formal para que adquirieran este conocimiento y así logren adquirir identidad con sus espacios marítimos; otro claro ejemplo es Brasil junto con su programa “Amazonía azul” (Montalvo, 2017).

De la misma forma, la Armada de Chile ofrece capacitaciones para usar el mar y sus beneficios, mediante un programa de educación marítima dirigido para niños y adolescentes<sup>1</sup>; estos ejemplos nos demuestran que una nación donde no conozca los beneficios del mar no logrará aprovechar los mismo.

Por lo tanto, podemos entender que los países que tienen mayor conciencia marítima poseen un mejor Poder Marítimo.

***El complejo Geomarítimo:*** Desde la historia hasta la actualidad, observamos que las naciones con una buena posición geográfica frente al mar y una adecuada flota naval para alcanzar los

---

<sup>1</sup> “El mar no es un medio fácil, requiere conocimiento, capacitación y carácter para usarlo integralmente en beneficio nacional”, Armada de Chile. (Montalvo, 2017)

beneficios del mar ha favorecido en el desarrollo del país en mayor medida que aquellos países que no poseían características para aprovechar el mar.

***El sistema de marina mercante:*** Las potencias marítimas han llegado donde están debido a que se han preocupado por establecer organismos y medios organizados para el transporte de pasajeros y el intercambio comercial por vía acuática de cabotaje e internacional. Estas potencias marítimas han estructurado sistemáticamente rutas marítimas y puertos, donde se movilizan los buques, transportando personas o carga, en consecuencia, estas naciones se posicionan como potencia marítima.

***Los organismos y tratados internacionales:*** Se ha observado que se han planteado organismos internacionales orientados a legislar y regular las actividades marítimas. Como, por ejemplo, tenemos que en la última década ha existido un gran incremento de intercambio debido a organismos y tratados internacionales, por lo que, resguardar el sector marítimo ha sido primordial para los diferentes entes gubernamentales tanto mundiales como regionales.

***La infraestructura científica y tecnológica:*** Como podemos ver, las naciones que han invertido en adquirir flotas navales de última tecnología y saben hacer uso adecuado de las mismas han aprovechado de mejor manera los beneficios que trae el uso adecuado del Poder Marítimo en toda su amplitud.

***La economía marítima:*** Las actividades de carácter naval reflejan un posible impacto sobre la situación política o económica en tierra, reflejada en términos económicos tales como:

El transporte marítimo (que representa aproximadamente el 90% del comercio mundial en peso), la pesca (que contribuye a aproximadamente el 25% de la ingesta de proteínas de la población mundial), y la explotación de depósitos marinos de recursos naturales, principalmente petróleo y gas (que representa la mayoría del petróleo sin descubrir) (Germond, 2015, p.34).

### **3 : HISTORIA DE LA PROYECCIÓN DEL PODER MARÍTIMO EN EL ECUADOR ACTUAL**

#### **3.1 HISTORIA DEL PODER MARÍTIMO EN ECUADOR**

El mar está en relación con la historia del Ecuador desde sus orígenes. Para entender esto, debemos prestar atención a los intercambios comerciales y culturales que se realizaban entre los primeros habitantes en el territorio dónde hoy conocemos como Ecuador. A continuación, se revisan algunas actividades a lo largo de la historia ecuatoriana que realizaban los habitantes de este territorio y cómo ha evolucionado a través del tiempo.

##### **3.1.1 Época Precolombina**

Los primeros habitantes de la tierra son oriundos de Asia por el estrecho de Bering, entre los años 40 y 50 mil antes de Cristo, en Andino américa Ecuatorial, correspondiente al actual Ecuador. Las pruebas antiguas de los asentamientos humanos se encuentran en los valles altoandinos, en el sitio de Inga en la zona de Italo; cerca de Quito (Rivera, Ospina, y Peralta, 2004).

Los primeros aborígenes que habitaron las faldas de la costa ecuatoriana probablemente realizaron viajes pioneros por Sudamérica. Debido a sus materias primas terrestres, principalmente balsas, construyeron frenéticamente barcos capaces de navegar por las aguas del Pacífico, ocupando por primera vez la isla de La Plata en el año 2500 A.C. Luego su desplazamiento llegó hasta las Islas Galápagos (Moreano, 1992).

Con el apareamiento de la agricultura se da una transformación donde el hombre en busca de alimentación variada, aprendieron a domesticar animales, pescar, cultivar plantas y así obtener una variada alimentación proporcionada por diferentes actividades. (Rivera, Ospina, y Peralta, 2004).

Por supuesto, el comercio marítimo se desarrolló gradualmente gracias a la fabricación de embarcaciones. Como complemento, se construyeron puertos básicos capaces de recibir balsas, dotándolas de la logística necesaria y permitiendo el intercambio de productos, entre los que destacaba la concha *Spondylus Princes*.

Entre los años 1300 y 1550 antes de Cristo se intensificó la agricultura lo cual permitió excedentes y sostener con esos ingresos a los grupos guerreros y sacerdotes, dándose una diferencia social, sin embargo, se mantuvo la estructura comunal y el control colectivo en medios de producción, lo que permite una interacción entre los pueblos de la Sierra, Costa y Amazonía; con el paso del tiempo se desarrollan las técnicas de elaboración de cestos, tejidos, innovación en cerámica y construcción de viviendas, además se destaca la elaboración de instrumentos de piedra, madera y hueso (Rivera, Ospina y Peralta, 2004).

Al acercarse la Era cristiana en el Viejo mundo, en el actual Ecuador se desarrollaron culturas con mayor ámbito territorial, en las Costas pueden mencionarse Jambelí, Guangala, Bahía y la Tolita. En la Sierra Tuncahuán, Piartal, otras, de igual forma la fase cosanga en la Amazonia, aunque no todas estas alcanzaron niveles iguales en todas se observa una vida urbana estable, se da gran variedad en la producción de artefactos e incluso del metal. Por el año 500 los arqueólogos detectan un desarrollo regional, empiezan a darse los intercambios de productos (Rivera, Ospina, y Peralta, 2004).

A fines del siglo XV, las tierras del actual Ecuador enfrentaron la conquista con guerreros originarios del sur, los incas que se habían asentado en el sur del actual Perú; se dio una rápida expansión militar y política se inició hacia 1200 con el Inca Manco Cápac, Túpac Yupanqui, inca que inició la conquista de los pueblos del norte en las últimas décadas del siglo XV (Rivera, Ospina, & Peralta, 2004).

### 3.1.2 Época Colonial

Corresponde a la época cuando Cristóbal Colón era navegante al servicio de España, armó una expedición para encontrar una vía por el mar para llegar más rápido al lejano Oriente, pero, sin saberlo llegó a una isla del Caribe el 12 de octubre de 1492. Con la llegada de Colón y la teoría de la redondez de la tierra se da lo que se llama el descubrimiento de América (Fuster, 1998).

Desde el descubrimiento de América se han realizado numerosas expediciones marítimas y terrestres para encontrar nuevas vías marítimas. El viejo continente presta especial atención y esfuerzos por encontrar la ruta marítima más corta entre Europa y Asia (Fuster, 1998). Mientras en Europa se encontraban en proceso de desarrollo del sistema de navegación, la mayor parte de América atravesaba su proceso de colonización.

A partir de aquí, se describirán algunos datos relevantes posterior al descubrimiento de América para conocer la organización y las actividades que se realizaban en la época colonial. Aunque no se describen los acontecimientos relacionados al mar es importante conocer que en los acontecimientos históricos de los nativos en esta época.

Al inicio de la colonización se dieron dos procesos, por un lado, el sojuzgamiento e inicio del despojo de los indígenas y por otro la resolución en beneficio del poder metropolitano otorgado a los colonos que intentaron retener gran parte del poder local. Al darse la colonización para manejar las tierras y sociedades conquistadas los españoles colocaron al mando a caciques locales quienes tenían un mando indirecto, pero establecieron mecanismos de control de los indígenas por lo que se designaron los encomenderos, doctrineros a los cuales los indígenas tenían que pagar tributo a la Corona y como quedaba un excedente ahí fue que se crearon los impuestos. Esto se da por los encuentros entredós sociedades: por un lado, la metropolitana, que se encontraba inmersa en el orden feudal al capitalismo en Europa, por otro lado, los

indígenas que enfrentan una crisis de su forma de organización aborígen a la social lo cual fue un punto a favor de los españoles para asegurar la derrota de los indígenas.

Después de la conquista militar se institucionalizó el poder colonial, otorgando el mandato directo, donde las ciudades hispanas que fundaron desde el inicio fueron: Quito, Portoviejo y Guayaquil, Popayán y Cali, Pasto, Loja, Zaruma y Zamora, Cuenca, Baeza, Tena, Riobamba; en estas se crea el cabildo que representaba los intereses locales de los colonos. El cabildo de Quito asumió funciones como reparto de tierras y organización de servicios. Esta organización administrativa de la iglesia se generó a través de las diócesis, a finales del siglo XVI en Quito se dio conflicto entre el presidente de la real Audiencia a cargo de Manuel Barros, de inclinaciones proindígenas, el cabildo defensor de los intereses locales blancos. En 1592 y 1593 se produce la rebelión de las alcabalas contra la aplicación del impuesto que afectaba al comercio local, triunfando una vez más la corona.

En esta época se definió la estructura social, por un lado, los blancos con gran poder y, por otro lado, los indígenas que a pesar de que sufrieron fuertes cambios lograron conseguir la conservación de las tierras que estaban en manos españolas. En esta lucha se mantuvo el idioma quichua que es propio de los indios, pero también se adquirió el idioma castellano por parte de los misioneros eclesiásticos. En esta época en el siglo XVII, se asentaron los esclavos negros importados para realización en la Costa y Sierra siendo la última categoría de la estructura colonial.

En esta época se da la citación intelectual y cultural de la real Audiencia de Quito, una figura importante para este importante cambio en la independización fue Eugenio Espejo Santa Cruz en el año 1747 y 1795, hijo de indígena y mulata que apoyado por elites cambió su apellido y pudo obtener estudios universitarios y alcanzó un doctorado en medicina y licenciatura en jurisprudencia derecho canónico. Velasco y Espejo son dos figuras importantes para que los quiteños tomaran la decisión de conciencia sobre su liberación (Ayala, 2008).

Hasta aquí, podemos observar que los españoles mantenían ya sistema de navegación, es decir, ya poseían la capacidad de usar el mar como una vía para controlar nuevos territorios. Esto permitió a los españoles colonizar a los nativos de América, asimismo esta colonización transforma la cultura, costumbres y conocimientos de los nativos, por lo que pudieron también adquirir ciertos conocimientos en varias áreas como, por ejemplo: la importancia de la navegación.

Posteriormente, luego la época colonial donde se dio una ardua y constante lucha por la liberación del yugo español se llega a la época de la república.

### **3.1.3 La república**

En mayo de 1830 según el acta firmada por asamblea de notables de Quito, el Departamento del Sur se separa de la Gran Colombia, formando un Estado independiente llamado Ecuador. El 22 de septiembre el venezolano Juan José Flores, se convierte en el primer presidente del Ecuador, José Joaquín de Olmedo en el vicepresidente, el comandante de División Marítima en noviembre de 1830, fue el capitán de navío Thomas C. Wright, hasta 1832 el capitán seguía en sus funciones, siendo el último Jefe Naval ya que luego se llamó Departamento Marítimo del Ecuador; según lo que dictó el Congreso Constitucional de ese año y este cargo toma el nombre de Comandante General del Departamento Marítimo del Ecuador.

En noviembre 03 de 1832 el Congreso Constitucional decreta que el establecimiento de Marina militar se llame Departamento marítimo del Ecuador, el 08 de este mismo mes el presidente de la república del Ecuador dictó que se ejecute dicho departamento, donde quien dirigía el mando era el denominado Comandante general, además se designó un departamento mayor que estaría dirigido por el Capitán de fragata, quien se hará cargo de las oficinas de mayoría, secretaría y sus archivos correspondientes; así se legalizó la Marina durante la República.



Hasta aquí, se han revisado los sucesos históricos más relevantes para tener una idea cronológica de la historia del Ecuador, pero es a partir de aquí que suceden hitos o acontecimientos importantes para favorecer el desarrollo del poder marítimo como tal del Ecuador actual.

#### **3.1.4 Antecedentes para el desarrollo del poder marítimo en el Ecuador**

Durante la República, especialmente en 1832, las Islas Galápagos fueron incorporadas oficialmente al territorio del Ecuador, lo que tuvo importantes implicaciones para el futuro de los intereses marítimos del país. La referida fusión se hizo bajo la presión de José de Villamil.

Cabe mencionar que la ubicación estratégica de las Islas Galápagos, utilizadas desde la antigüedad por piratas para controlar las vías de comunicación marítima en el Océano Pacífico Oriental, las ha convertido en un preciado botín irresistible de una falsa invasión. Otras potencias marítimas y otros países de la región. Su ubicación geográfica es tan estratégica que fueron utilizados por Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial para controlar y proteger el tráfico marítimo a través del Canal de Panamá.

Un hecho importante en la historia marítima del Ecuador fue la Declaración de Santiago del 18 de agosto de 1952. Estos instrumentos jurídicos establecieron soberanía y jurisdicción exclusiva sobre los océanos a partir de las 200 millas náuticas, tanto en la costa como en los respectivos suelos y subsuelo.

En Ecuador, la primera especie industrializada fue el atún, que se inició en 1952, poco después de la declaratoria de Santiago, seguido por el camarón y las exportaciones en 1954. Para el país durante las décadas de 1960 y 1970, la flota extranjera en el mar ecuatoriano en busca de valioso atún a menudo, invaden el espacio exterior. Claramente no reconocen el derecho de Ecuador al atún que vive y crece frente a la costa inaccesible para la pesca manual

temprana, y las limitadas capacidades navales y aéreas de los militares dificultan el control del recurso.

Los continuos abusos y violaciones a la soberanía ecuatoriana han llevado al pueblo a aceptar como propia de manera inusual la idea de las 200 millas de mar territorial y las riquezas que en él se encierran, principalmente atuneros, actitud que actuó como fuerza motriz y la Armada Nacional, con un reducido número de efectivos, respondió con éxito a las llamadas "guerras del atún" en 1951-1973.

En los inicio de los años 70, Ecuador, por medio de la armada, participa en el transporte marítimo internacional, tanto de carga general como de hidrocarburos, de tal manera que lo primero que toma en cuenta, es el principio de no desplazar a la empresa privada de los campos navieros de acción tradicional y, también porque de esta manera, se hacía conveniente a los intereses nacionales y a la seguridad de la nación, debido a que en pasadas épocas se dieron grandes sacrificios por no haber contado con una flota mercante propia (Arata, 1989).

En el Registro Oficial No. 335 del 19 de septiembre de 1985, Ecuador determinó que su plataforma continental debe extenderse desde la isóbata de 2.500 metros hasta las 100 millas náuticas (aunque esto no se respeta), de conformidad con lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas en la Ley del Mar, y este vasto mar contiene depósitos de sulfuros polimetálicos ricos en cobre, níquel, zinc, cobalto y otros metales de alto valor.

En 1984 la Armada Nacional termina el letargo en que se mantenía el tema Antártico en el país desde 1962, de esta manera la Armada Ecuatoriana comprendió la trascendencia del tema y empezó con la tarea de generar conciencia antártica en zonas de interés y poder político, por medio de conferencias, exposiciones y demás medios de comunicación (Arata, 1989).

Se estableció seguir en el futuro antártico ecuatoriano debido a que todas estas actividades daban el impulso indispensable para decisiones que debían ser tomadas, y en junio de 1987, Ecuador se adhiere al tratado Antártico (Arata, 1989).

Otro factor de los intereses marítimos es la marina mercante, que se comprende como el conjunto de organismos y medios que dan posibilidad de brindar transporte de pasajeros y el intercambio comercial por vía marítima de cabotaje e internacional (Pacheco, 2020).

Bajo este contexto, se puede decir que el Ecuador toma ventaja competitiva frente a varios países gracias a la abundancia de su flora y fauna. En este sentido los recursos marinos potenciales simbolizan un desafío, ya que si por un lado otorgan una ventaja competitiva es indispensable despertar una verdadera conciencia marítima, con el propósito de querer cambiar todos los recursos en productos que mantengan la economía nacional para posteriormente fortalecer los mecanismos que permitan lograr dicha transformación (Trávez, 2009).

### **3.1.5 Poder marítimo actual del Ecuador**

Recordando el concepto del poder marítimo como la capacidad de usar el mar para provecho económico del Estado, mediante la protección de los recursos del mar y de la proyección de la fuerza militar contra sus oponentes (Ferrari & Valdivia, 2017) en el escenario ecuatoriano, la dimensión del poder marítimo se cimienta en los intereses nacionales, objetivos y estrategias del Estado, en los ámbitos políticos, económicos, sociales y estratégicos ligados al mar, lo que hace evidente la contribución del poder naval para materializar la defensa de los intereses marítimos en la ecuación. En consecuencia, se puede concluir que, a mayores intereses marítimos mayor será el poder marítimo, por lo que es importante contar con la capacidad de una fuerza naval suficiente para responder de manera eficiente en cuanto a su protección además de defender la soberanía.

De acuerdo con el estudio de análisis de Arata (1989), el Ecuador conceptualiza al poder marítimo como el resultado de las capacidades del estado para generar, desarrollar y defender los intereses marítimos, en tiempos de paz y guerra, es decir, poseer la capacidad para usar el mar en beneficio propio del Estado. El poder marítimo se refiere a una expresión del poder nacional que llega a desarrollarse, fortalecerse y crecer en tiempos de paz, y en emergencia nacional.

Para el Ecuador, los componentes del poder marítimo se relacionan con la geografía capaces de construir una visión hacia el mar; no así los componentes relacionados con el carácter de la población y la clase de gobierno. En tal sentido, todo el potencial de desarrollo en el mar queda truncado por el sencillo argumento de considerarlo una frontera, y no una parte del territorio con proyección para el desarrollo económico del país.

### **3.2 HISTORIA DEL PODER NAVAL**

La Armada del Ecuador, es considerada el ente responsable en tiempos de guerra, existe con el propósito de proteger la seguridad marítima con el fin de mantener la soberanía nacional, por otra parte, mientras la soberanía atraviesa tiempos de paz se desenvuelve en el cumplimiento de actividades ilegales como el contrabando, migración ilegal, narcotráfico, etc. Para el desarrollo de estas actividades la entidad cuenta con una fuerza operativa capaz de contrarrestar las acciones que provoquen la inestabilidad a la seguridad marítima con el propósito de prevenir los conflictos bélicos internacionales (Armada del Ecuador, 2021). En este sentido la Escuadra Naval, es reconocida como el órgano encargado de cumplir las operaciones de carácter naval en tiempos de guerra además de resguardar la defensa del mar territorial mediante los diferentes recursos navales, en el siguiente apartado se ilustrarán los recursos que a la fecha siguen en posesión de la armada ecuatoriana.

A continuación, se revisará una de las campañas importantes para el desarrollo del poder naval que sucedió en el gobierno de Eloy Alfaro, quien dio imprescindible importancia a la adquisición de navíos para favorecer un mejor poder marítimo ecuatoriano.

### **3.2.1 Campaña Naval de Esmeraldas (1913-1916)**

En el periodo de gobierno de Eloy Alfaro se ve la necesidad de organizar la fuerza armada (Ejército y Marina), en capacidad de consolidar los cambios efectuados como producto de la Revolución Liberal, para lo cual una de las medidas tomadas fue contratar instructores militares extranjeros para que se profesionalice el ejército ecuatoriano y así cumplir con la defensa de la patria, estabilizar el frente interno y controlar la situación internacional con los países vecinos de Colombia y Perú.

Con el fin estratégico el presidente Eloy Alfaro en función de los constantes movimientos revolucionarios y los problemas internacionales presentados en ese tiempo, decide contratar una misión militar chilena la misma que llega a Ecuador a inicios del siglo XX. Esta misión militar naval chilena inicia en 1905 y culmina en 1916, ya que fue una misión militar encargada de fortalecer el Ejército Ecuatoriano.

El 24 de septiembre de 1913 inician los acontecimientos cuando el coronel Carlos Concha Torres con un grupo de 30 personas, atacó al cuartel de la policía de Esmeraldas; apoderándose de gran cantidad de armamento con el que intentaron tomarse el cuartel del batallón Manabí, con el apoyo de gente esmeraldeña que conformaban las tropas de este batallón. No lograron el objetivo debido a que un grupo de marinos del crucero Cotopaxi no lo permitieron.

Según proclamación dada en Quito y Guayaquil el 27 de septiembre, el coronel Concha daba a conocer la razón por la que levantaba armas en contra del gobierno de Leónidas Plaza. La causa del resentimiento de la provincia de Esmeraldas es que se sentía abandonada por el Estado en cuestión de las necesidades de la provincia debido que por razones de la selva no

existía vías de comunicación interna, la provincia vivía en total aislamiento ya que la única vía por la que se comunicaban era la marítima. Conociendo estas razones el gobierno envía al ministro de Guerra y Marina el general Juan Francisco Navarro, a Esmeraldas, quien viaja por vía marítima y el buque arribó el 28 de septiembre a las 10 de la mañana transportando 100 hombres del batallón al mando del mayor Héctor Icaza de Guayaquil.

Los esmeraldeños que conocían el terreno por mar y tierra esperaban el arribo del buque para enfrentarse a las tropas enviadas por el gobierno, siendo atacados los integrantes de la tropa enviada por el gobierno, lo que ocasiona que debido a lo difícil de la lucha, dejen abandonados sus fusiles, lo cual aumenta el armamento de los rebeldes que se consideraban ganadores por conocer las zonas en las que encontraban expuestas las tropas, el gobierno del Ecuador envía más refuerzos al mando del comandante experimentado. Las tareas de transporte de tropas y de apoyo logístico, estaban a cargo de unidades navales que operaban y se encontraban al mando militar del jefe de operaciones.

Lo ocurrido deja claro que la Armada en 1913 no disponía de buques adecuados para transportar tropas, lo que ocasionó que usara toda clase de buques, por lo que ante estas limitantes el gobierno adquiere el buque mercante Hatasu, otorgándole el nombre de Constitución y el yate Cavalier bautizado como guardacostas Patria (Vargas, 2014).

A continuación, se revisarán el equipamiento que ha adquirido el estado ecuatoriano en relación a las flotas navales adquiridas en favor de desarrollar un mejor poder marítimo para la nación.

### 3.3 Flota naval del Ecuador

#### 3.3.1 Escuadrón de Fragatas



**Figura 3.** BAE “presidente Alfaro” (FM 01).

*Es una fragata misilera de clase Leander del TIPO 12 MCH, fue construida en los astilleros Yarrow Ltda. En Scotsfoun, Glasgow, Escocia. Fuente: (Vargas, 2014).*

La fragata BAE presidente Alfaro (FM 01) fue una unidad adquirida por Chile, sin embargo, para el año de 2008 se retiró del servicio de la armada chilena y llegó a posesión de la Armada del Ecuador el 18 de abril, recibiendo el nombre del Gral. Eloy Alfaro. Su rol operativo se centra en las siguientes actividades:

- Combate de superficie con misiles trans horizonte.
- Acción de superficie con artillería.
- Defensa antisubmarina de un grupo de tarea.
- Mando y control de una unidad de tarea para rebusca y ataque anti submarino.
- Mando y control de un grupo de tarea.
- Bombardeo y fuego apoyo naval (Vargas, 2014, p. 374).



**Figura 4.** BAE “Morán Valverde” (FM-02) - Buque Insignia

*Es una fragata misilera que también fue construida en los astilleros Yarrow Ltda. En Scotsfoun, Glasgow, Escocia. Esta es gemela de la Fragata FM-01. Fuente: (Vargas, 2014).*

Al igual que la Fragata FM-01, BAE “Morán Valverde” (FM-02) pasó a ser posesión de la Armada del Ecuador tras el contrato firmado en Guayas en el año 2008, arribando al puerto base de Guayaquil el 06 de noviembre. De entre las actividades destacadas por parte de la Fragata están las operaciones “Marcot” y “Team Work North” con las Armadas norteamericanas de Estados Unidos y Canadá, operación “Rimpac” de la cuenca del Pacífico con las armadas de Australia, Japón, Corea, Estados Unidos y Canadá. La relación de la Fragata con Latinoamérica se da en los ejercicios “Passex” en donde se a más de trabajar con las Armadas extranjeras se vinculó con las armadas de Brasil y Argentina (Vargas, 2014).



### 3.3.2 Escuadrón de Corbetas



**Figura 5.** BAE Esmeraldas (CM-11)

BAE Esmeraldas ha sido una unidad participativa dentro del escenario nacional como internacional, en operaciones como “Unitas” fase Ecuador, Colombia, Puerto Rico y Panamá, esta corbeta para el año de 1997 tuvo la oportunidad de realizar un lanzamiento misil (Exocet MM-40), a la fecha se encuentra localizada en la Base Naval Sur (Basuil), en Guayaquil (Vargas, 2014, p. 379).



**Figura 6.** BAE Manabí (CM-12)

Desde el año de 1983 la corbeta BAE Manabí se vinculó activamente en las diferentes operaciones navales de la Armada ecuatoriana. Para el año de 1995 con el conflicto territorial con el Perú, estuvo totalmente preparada para la defensa integral y la soberanía del territorio nacional marítimo y como consecuencia para el año siguiente se vio sometida a un proceso de

reparación y modificación en su sistema de propulsión permitiéndole de esta manera participar posteriormente en 13 operaciones incluyendo el lanzamiento de los misiles: Aspide y Exocet MM-40 (Vargas, 2014).



**Figura 7.** BAE Los Ríos (CM-13)

Su incorporación se da en el año de 1983, durante el proceso naval histórico ha representado a la armada naval ecuatoriana cumpliendo actividades dirigidas por la Comandancia de la Escuadra, las más reconocidas han sido las operaciones Unitas, en las fases de Puerto Rico, Panamá y Colombia. No obstante, la actividad en la que la corbeta ha destacado su participación exponiendo la capacidad del marino ecuatoriano fue durante el conflicto territorial con Perú en el año de 1995, por su parte también contribuyó al lanzamiento del misil Exocet MM-40. Durante su desempeño en el desarrollo del poder naval no solo se ha resaltado su uso sino también su capacidad en cuanto a su eficiencia operativa y administrativa (Vargas, 2014).



**Figura 8.** BAE El Oro (CM-14)

En el año de 1984 se integra la corbeta BAE El Oro (CM-14), iniciando con actividades relacionadas con el entrenamiento de las dotaciones navales para la formación del personal de la armada. En el escenario bélico su participación ha destacado debido a que distinguidos oficiales han sido quienes dieron uso de la unidad, tanto en aguas nacionales como en aguas internacionales, para le fecha, la corbeta ofrece una alta capacidad combativa de telecomunicación y sobre todo de navegación (Vargas, 2014).



**Figura 9.** BAE Galápagos (CM-15)

Su introducción y rol dentro de la armada ha servido de apoyo a la integración nacional durante el período 1990-2010, no obstante, al igual que el resto de la flota naval su participación más relevante fue durante el conflicto bélico con Perú, su actividad en este enfrentamiento desarrolló las actividades de protección territorial con superioridad frente a las demás corbetas. Para el año de 2004 realiza por primera vez el disparo del misil (MM40). Uno de los reconocimientos que se le atribuye al BAE Galápagos (CM-15) es la estrella de distinción temporal tras haber rescatado una embarcación pesquera que en el año 2005 transportaba migrantes al borde del naufragio (Vargas, 2014).



**Figura 10.** BAE Loja (CM-16)

Esta corbeta fue la última en haberse integrado al escuadrón de la armada, esta posee una gama alta de armamento y cuenta además con sistemas electrónicos que lo hacen capaz de enfrentar amenazas submarinas, aéreas o terrestres, por lo que se puede reconocer fácilmente la eficiencia en el desarrollo de las actividades operativas. BAE Loja (CM-16) ha tenido participación en operaciones UNITAS en donde se ha celebrado su gran desempeño llegando incluso a otorgar galardones de excelencia para la patria (Vargas, 2014).

### **3.3.3 Escuadrón de Lanchas misileras**



**Figura 11.** LAE Quito (LM-21)

La lancha misilera de la clase Quito, LAE Quito (LM-21) arriba desde Bremen-Alemania a la armada ecuatoriana en el año de 1976, teniendo como primer comandante al capitán de fragata Thelmo Delgado Alvear (Vargas, 2014).



**Figura 12.** LAE Guayaquil (LM-23)

Para el año de 1977 se incorpora a la armada la lancha “Guayaquil” teniendo como primer comandante del Escuadrón al capitán de fragata-EM Marco Guerra Veintimilla (Vargas, 2014).



**Figura 13.** LAE Cuenca (LM-24)

Al igual que la lancha guayaquileña, la lancha “Cuenca” se incorporó al escuadrón naval en el año de 1977 en el mes de agosto, teniendo como primer comandante al capitán de la fragata Carlos Gálvez Cortez (Vargas, 2014).

Gracias a la adquisición de las diferentes lanchas misileras, el escuadrón naval de la armada ecuatoriana pudo fortalecer y ampliar la visión hacia nuevas estrategias y tácticas de empleo de toda la flota ecuatoriana, bajo la necesidad de la protección del espacio marítimo. No obstante, la posesión de estos nuevos recursos marítimos no es suficiente a la hora de combatir las amenazas presentadas en el mar, por lo que el personal se ha visto en la necesidad de vincularse a las diferentes capacitaciones para el mejoramiento del uso de las lanchas misileras para de esta manera alcanzar la eficiencia operativa.

#### **3.3.4 Escuadrón de Buques auxiliares**



**Figura 14.** BAE Hualcopo (TR-61)

La Armada de Ecuador incorporó al buque de carga TR-61 BAE Hualcopo en julio de 2020, el buque, construido en 2015 y bautizado Fu Yuan Yu Leng 999, fue interceptado el 14 de agosto de 2017 mientras transitaba en la zona de la Reserva Marina de las Islas Galápagos. Al ser abordado por personal de la Armada se encontraron unas 300 toneladas métricas de especies protegidas de peces en sus bodegas, las que en un 75% eran tiburones de especies varias,



incluyendo tiburones Galápagos, Silky, Martillo, un tiburón ballena juvenil. sacos con aletas de tiburón, tiburones neonatos y no natos.

Tras el levantamiento del inventario de las especies encontradas en el buque chino, se procedió a destruir la carga ilegal en aguas fuera de la reserva marina. Posteriormente, el buque fue trasladado hacia el Puerto de Manta, donde fue entregado a las autoridades ecuatorianas y la tripulación fue detenida.

Entablado un proceso judicial para definir el destino del navío, el 21 de mayo de 2019, la Sala Especializada de lo Penal de la Corte Nacional de Justicia de Quito se pronunció por unanimidad, a favor del decomiso del buque chino, confirmando una reparación económica de 6.1 millones de dólares a favor del Parque Nacional de las Galápagos.

El capitán del buque y tres de sus ayudantes fueron sentenciados a tres años de prisión, mientras que, al resto de la tripulación, 16 personas, fueron condenados a un año de prisión por delitos contra la flora y fauna silvestre.

El 8 de junio de 2020, el gobierno de Ecuador emitió el Acuerdo Ministerial N° 193 que delega en el comandante general de la Armada, en representación del ministro de Defensa, la suscripción del convenio de transferencia gratuito a favor de la Armada de Ecuador.



**Figura 15.** BAE Calicuchima (TR-62)

Este buque fue diseñado y construido en los astilleros Cieands-Inglaterra durante el año 1997, en un inicio el propósito de sus creadores fue únicamente cargar y transportar el instrumento

bélico naval, pese a esto en el año 1991 es adquirido por la Armada del Ecuador, que decide sustituir su nombre de “Rmas Throsk” por el nombre de *Calicuchima* en honor al general Shyri que luchó arduamente por la defensa del Reino de Quito durante la invasión incaica, arriba al territorio ecuatoriano en el año de 1992. Se le asignó un rol relacionado con el proceso logístico y de apoyo (Vargas, 2014).



**Figura 16.** BAE Atahualpa (TR-63)

Este buque de origen italiano fue construido en el año de 1970, es adoptado por el escuadrón naval del Ecuador en el año 2008 tras diferentes acuerdos y convenios institucionales de la marina Militar italiana y la marina militar ecuatoriana. En el acuerdo se estipula que las adecuaciones relacionadas con la reparación, repotenciación y recuperación de sistemas, equipos y maquinarias sean hechas en Italia, para que posteriormente emprenda una travesía hacia el Ecuador (Vargas, 2014).

Es de diseño y construcción inglesa en los astilleros de Drypool Engineering, sirvió como instrumento naval para Inglaterra en un inicio, pero para el año 1992 se añade a la flota naval del Ecuador, en donde adopta el nombre del general Quisquis que defendió valientemente a Puruháes, Quito y Caranqui en la invasión hecha por Tupac-Yupanqui (Vargas, 2014).





**Figura 17.** BAE Chimborazo (RA-70).

Su construcción fue hecha en los Estados Unidos, su diseño contemplaba las más interesantes capacidades maríneas, como un gran radio de acción, alto poder de fuerza, y una perfecta capacidad de navegación frente a cualquier amenaza del espacio marítimo para poder cumplir operaciones de salvataje y rescate. Tuvo una amplia participación en el escenario bélico, tanto en las guerras de Corea y Vietnam como en la misma Segunda Guerra Mundial, tras las relaciones acordadas entre los Estados Unidos con el Ecuador, el buque fue arribado al territorio ecuatoriano para formar parte de la Armada Marítima Nacional (Vargas, 2014).

### **3.3.5 Buques de Investigación Científica**



**Figura 18.** BAE Orión (BI-91)

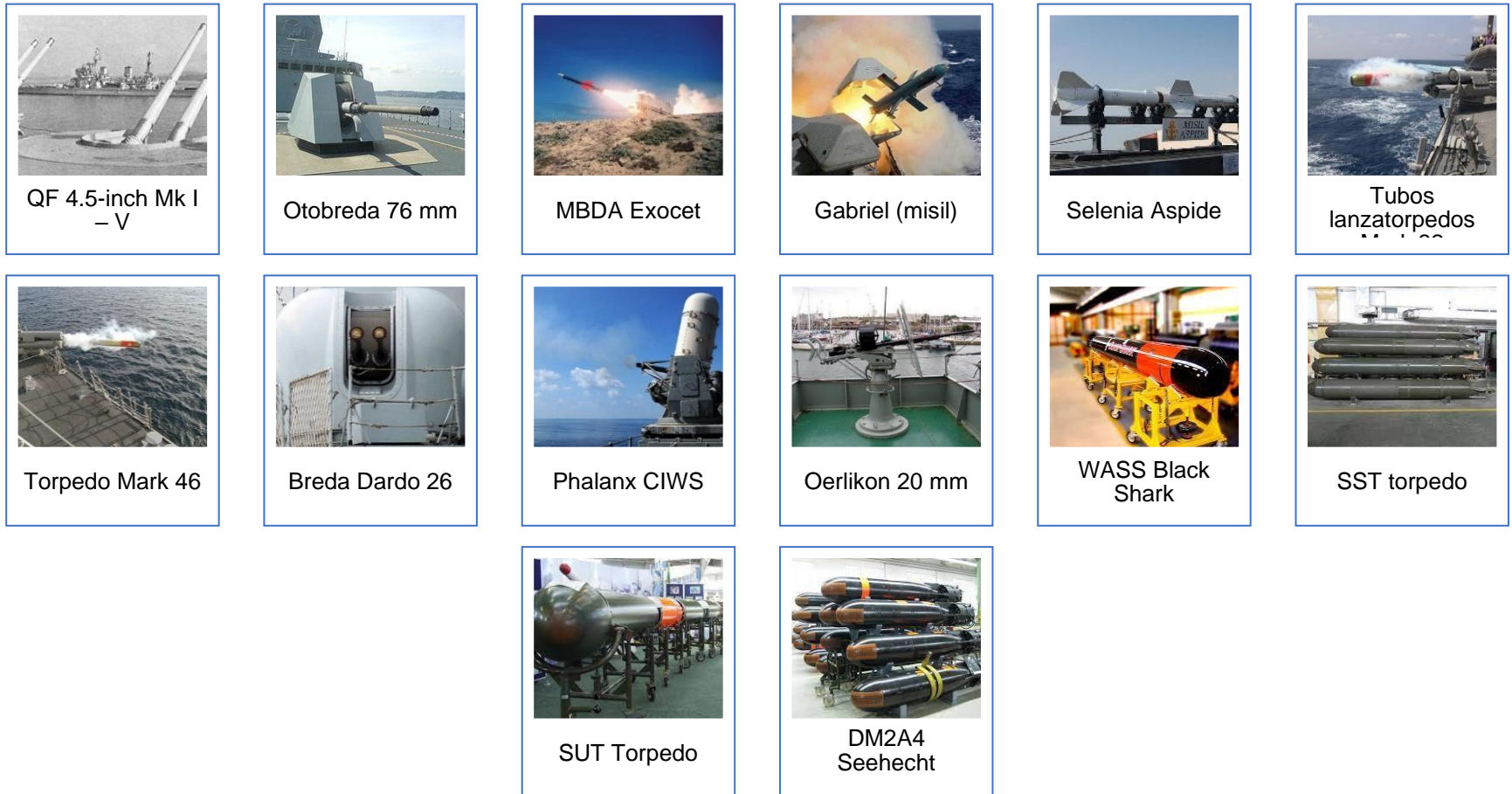
Fue construido en Japón por los astilleros Ishikawajima Harima Company, se adjuntó a la Armada del Ecuador en el año 1981 para cumplir actividades relacionadas con la investigación hidrográfica, oceanográfica y estudios del mar en general, ha contribuido ampliamente con los

estudios realizados en la Antártica gracias a su capacidad de operar en las regiones glaciales. Para el Ecuador es importante participar en el área investigativa náutica, el BAE Orión (BI-91) ha contribuido ampliamente con este objetivo mediante la investigación hidrográfica y oceanográfica para así poder obtener la cartografía náutica nacional además de ampliar el conocimiento acerca del espacio marítimo del Ecuador y su contenido.



**Figura 19. L.A.E Sirius**

Al igual que el Buque Orión, Sirius busca participar en el estudio hidro oceanográfico además de cumplir las tareas investigativas y levantamientos batimétricos de manera que ha sido equipada con los recursos y materiales óptimos para los laboratorios de hidrografía y oceanografía. Otro de los objetivos de este buque es contribuir con la navegación para la protección de la reserva marina de las Islas Galápagos a través del control y monitoreo del sector (El Universo, 2011).



**Figura 20. Armamento Bélico Naval**

**Nota:** El armamento para la Armada Naval del Ecuador, ha tenido apariciones de manera paulatina, estos han tenido participación en contextos relacionados con la defensa del territorio nacional, aunque a la fecha también se pretende tener un estudio científico sobre estos.



**Figura 21.** *Aviación Naval*

**Nota:** La Aviación Naval se inició en forma oficial el 19 de junio de 1967 con la incorporación de la primera avioneta naval, y desde ese momento hasta la actualidad se han adquirido equipos de variada tecnología.

### **3.3.6 Poder naval actual del Ecuador**

El Poder Naval, en base a la doctrina básica de la Armada es reconocido como el factor militar del poder marítimo que constituye la fuerza del Estado en el mar mientras que sus componentes están determinados por la posición y la fuerza, por su parte, su uso y aplicación está definido a través de la estrategia naval encargando como responsabilidad la defensa naval de la integridad y soberanía marítima, así como la protección de sus intereses (Armada del Ecuador, 2019).

En otra instancia, la posición es reconocida como una zona geográfica cuya ubicación gravita en el control de las comunicaciones marítimas (Solíz, 1997). La importancia de la posición se visualiza mediante el ejemplo de los asedios y bloqueos al Golfo de Guayaquil durante de la historia bélica ecuatoriana para la defensa del territorio. La causa evidente por la que Perú bloqueó el ingreso a Guayaquil fueron los diferentes eventos suscitados en el siglo XIX de manera concreta, la interrupción de las líneas de comunicaciones marítimas y la afectación consecuente de la economía del país.

Para complementar lo anteriormente ya expuesto, es necesario citar la idea del Gral. Oswaldo Jarrín, ministro de Defensa del Ecuador (2019) sostiene en su conferencia de “La Seguridad en el Contexto del Desarrollo Marítimo” que la posición de las Islas Galápagos debe ser implementada como base de operaciones para mejorar el control del área debido a su situación geográfica privilegiada en el océano Pacífico oriental. Esto mejorará la seguridad de las rutas cercanas al sector y contribuirá con mejores condiciones para realizar explotación y comercialización de los recursos presentes en la zona económica exclusiva insular y continental. De esta manera se corrobora el fundamento de Mahan (1890), quien creía que la creación y mantenimiento de una fuerza naval efectiva tendría sostenibilidad siempre y cuando esta tuviera dependencia del comercio marítimo, y no únicamente de la voluntad política recalcando que la soberanía del poder naval está estrechamente atado al desarrollo de las operaciones realizadas en el mar.

No obstante, en países como el Ecuador, la capacidad tecnológica y el presupuesto asignado a la Fuerza Naval no están al mismo nivel de los roles que cumple. En el caso de las unidades oceánicas de la Armada, demuestra la falencia de una capacidad muy importante para cubrir la zona económica exclusiva, área donde se cumplen actividades extractivas de recursos vivos y tiene potencial de explotación de recursos no vivos en la columna de agua y el fondo marino. La renovación de cada uno de los instrumentos navales con capacidades oceánicas se ha visto en la necesidad de ser postergada ante otras prioridades y presupuestos insuficientes. Se necesita mejorar las capacidades del poder naval del país, para poder elevar la seguridad de las actividades marítimas en toda la extensión de los espacios marítimos jurisdiccionales, lo que redundará en una mejor interrelación entre la seguridad y el desarrollo.

### **3.4 INTERESES MARÍTIMOS CONTEMPORÁNEOS O ACTUALES**

Teniendo en cuenta que según Mahan, los intereses marítimos se relacionan con los aspectos económicos y sociales, el Ecuador, actualmente no ha desarrollado satisfactoriamente sus intereses hacia el mar ya que las actividades marítimas per sé, no son las que otorgan el sostenimiento a la economía nacional; los intereses marítimos del Ecuador están desarrollados a través de Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras (PNOC, 2014) que incluyen nueve lineamientos que reflejan los intereses marítimos para el Estado Ecuatoriano. La relación que en estos se ve reflejado es en primera instancia con el poder naval, en segunda instancia con la producción y comercio, mientras que el resto tratan sobre conservación, manejo de riesgos y ordenamiento costero; por otro lado, estas Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras no están alineadas con el Plan Nacional de Desarrollo.

Para la protección de los intereses marítimos no es necesario únicamente una protección de base social sino, una base logística y militar que defienda y vele por los intereses definidos por el Estado en tiempos no solamente de paz sino de guerra a través de seis vectores establecidos por el almirante Busch: Vector comunicacional, Vector productivo, Vector recreativo y turístico, Vector urbano, Vector jurídico y Vector del Poder (Dávalos, 2016), en el caso ecuatoriano la protección de los intereses marítimos se perfila en lineamientos de políticas estatales y no solamente navales (PNOC, 2015), lo que hace suponer que no se cumplen los vectores propuestos por Busch.

El Ecuador, mediante la (Secretaría Técnica del Mar, 2014) fijó sus diferentes políticas para la seguridad Oceánica y Costera, estableciéndose con el propósito de precautelar los intereses marítimos, planteando las siguientes:

1. Conservar el patrimonio natural y cultural, los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marina y costera, respetando los derechos de la naturaleza en el Ecuador continental, el archipiélago de las Galápagos, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la Antártida.
2. Prevenir, controlar y mitigar la contaminación de los espacios marítimos nacionales y zonas costeras.
3. Desarrollar y fomentar la formación, investigación científica y la innovación tecnológica para una sociedad del conocimiento justa y solidaria, en los ámbitos oceánicos y marino-costeros.
4. Fomentar las actividades productivas y de prospección para el uso eficiente, inclusivo y sostenible de los recursos de la zona costera, oceánica, alta mar y fondos marinos.
5. Fomentar un sistema integral logístico, de comercialización y transporte marítimo, que se ajuste a la planificación nacional y a las demandas internacionales, y que contribuya

a una competitividad sistémica.

6. Promover la inserción estratégica del Ecuador en el Océano Pacífico y en la Antártida.
7. Garantizar la soberanía, los derechos de soberanía y la seguridad nacional en el mar, en el marco de la CONVEMAR y otros acuerdos internacionales suscritos en el ámbito oceánico y marino - costero.
8. Reducir la vulnerabilidad y mejorar la adaptación de poblaciones y ecosistemas ante el cambio climático y eventos naturales que afecten a la zona oceánica y marino-costera.
9. Establecer el ordenamiento territorial oceánico y marino costero para articular las diversas intervenciones humanas de manera coherente, complementaria y sostenible.

Osorio (2018) plantea la existencia de una paradoja entre la riqueza natural y la pobreza social de cada una de las áreas costeras de los países, es evidente que la situación debe ser intervenida y resuelta dentro del contexto político al definir correctamente los intereses marítimos, la correspondiente protección del Estado, y la inversión pública y privada direccionada al desarrollo del potencial en las regiones del litoral. De la misma manera (Gómez, 2014) da a conocer la relación virtuosa entre la seguridad y la inversión extranjera directa, citando como ejemplo el caso de Colombia, en donde establece que, a menor presencia de crimen, existe mayor inversión y productividad. Como resultado, se concluye que los intereses que tiene el Estado Ecuatoriano en la zona marino-costera deben ser protegidos por el poder del mismo Estado para brindar las garantías a su desarrollo económico.

En el siguiente apartado, se pretende resaltar los lineamientos que la CONVEMAR plantea sobre los espacios marítimos, para de esta manera vincular el Derecho del Mar con respecto a los intereses marítimos que se desarrollan sobre los espacios oceánicos de los países que forman parte de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar.



### **3.5 CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR – CONVERMAR**

La convención de las naciones unidas sobre los derechos del mar (CONVERMAR), se realizó entre los años 1956 – 1958 en Ginebra, conocido también como la Constitución de los océanos, es considerado como uno de los tratados más importantes de la historia después de la carta de las Naciones Unidas (Riquelme, 2018).

No fue hasta 1952 donde aparece el primer documento en la declaración de Santiago firmado por Perú, Chile y Ecuador; Esto posteriormente se llamaría tesis latinoamericana, posterior a esto en 1958 se realiza la primera conferencia de las Naciones Unidas, probando las siguientes convenciones: Convención sobre Mar territorial, Convención sobre plataforma continental, Convención sobre alta mar, Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar (Ferraz, 2010). En 1982 se realiza la tercera conferencia de las Naciones Unidas en la ciudad de Montego Bay en Jamaica, la CONVEMAR entró en pleno vigor en la Décimo Sexta reunión el cuál se dio el 16 de noviembre de 1994 (Ferraz, 2010).

Entendiendo el antecedente en cuestión, las normativas se formaron de acuerdo a los usos y costumbres marítimos en cada nación, se da por el interés de preservar la actividad comercial que se daba por medios marítimos, la expansión del comercio despertó el interés de cada estado por mantener un orden en el comercio marítimo, desarrollando normas de carácter consuetudinario (Velasquez, 2008). Según Riquelme, los convenios tienen una serie de consecuencias, una de ellas es obligar a comportarse de acuerdo con el objetivo y fin de lo establecido en la convención, con las repercusiones que tal compromiso implica (Riquelme, 2018).

La CONVERMAR contiene un preámbulo, 329 artículos, 17 partes con 9 anexos, este abarca los siguientes temas:

- EL MAR TERRITORIAL Y LA ZONA CONTIGUA, que preceptúa a todos los estados sus derechos a establecer la anchura del mar territorial hasta un límite de 12 millas contadas, disponiendo que en caso de las costas que se encuentran limitadas en conjunto, no pueden extender su mar territorial más allá de un punto medio equidistantes; esto permite la medición de la anchura del territorio salvo si existe acuerdo entre partes, esta información se la encuentra como disposiciones generales (Durán, 2017).
- ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL: Menciona sobre la soberanía de los estados ribereños del estrecho el cuál se incluirán otras normas internacionales, en esta sección se enfoca en las aguas que forman estrechos utilizados para la movilización naval internacional (CONVEMAR, 2012).
- ESTADOS ARCHIPIÉLAGOS: El estado de archipiélago se entiende como un estado constituido por uno o varios archipiélagos, donde se establece los lineamientos para definir las líneas en base a los límites de la zona, la longitud y el respeto nacional e internacional por este territorio (CONVEMAR, 2012).
- ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA: En esta sección se presentan artículos basados en el régimen jurídico, los derechos o deberes del estado, límites de la zona, las obligaciones de estados internacionales, entre otras (CONVEMAR, 2012).
- PLATAFORMA CONTINENTAL: Se debe tener claro que la plataforma de un estado comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas; en esta sección hace mención los límites establecidos por ello, la anchura y la cobertura del mismo. Luego de estos encontramos secciones menos complejas como alta mar, régimen de las islas, mares cerrados o semicerrados y derechos de acceso al mar y desde el mar de los estados litorales (CONVEMAR, 2012).

Como información adicional se debe mencionar que este contiene instrumentos constitutivos de organismos internacionales relevantes, como el tribunal internacional sobre el derecho del mar, la autoridad internacional sobre los fondos marinos y la comisión internacional sobre la plataforma continental (Velasquez, 2008).

Esta Convención agrupa en un solo instrumento de carácter normativo las reglas a utilizarse en los espacios oceánico, al mismo tiempo que se introducen nuevos conceptos jurídicos y regímenes abordando nuevos desafíos (Ferigra, 2020). Este plan normativo se puso en marcha desde el 16 de noviembre de 1994 con la participación de más de 80 estados para ese año, mientras que para el 2006 sumó 150 miembros, comprendiendo la importancia que se le da al cuidado y protección de estas áreas a nivel mundial (CONVEMAR, 2012), para esto, a continuación, se detallan brevemente los espacios marítimos delimitados para la Convemar, a nivel regional y nacional.

### **3.5.1 ESPACIOS MARÍTIMOS POR LA CONVEMAR**

Se denomina territorio a la base física de un estado donde realiza sus actividades, desde la antigüedad la concepción de los territorios era limitado, tal y como se entiende en los antecedentes, esa idea fue modificándose, estableciendo una soberanía que abarcó la división mediante dos zonas, *altamar* y *mar territorial* (Dávalos, 2015).

A partir de la declaración del ex presidente de Estados Unidos, Truman en 1945, comenzó la extensión de la soberanía sobre la parte sumergida del territorio abarcando una profundidad de 200 brazas denominándose *plataforma continental*. Posterior a estos el presidente argentino Juan Perón decidió extender el derecho ribereño, denominando las zonas que cubren la plataforma continental como *epicontinentales* (Estarellas, 2020)

Unos años más tarde, el ex presidente de Chile, Gonzalez Videla, extendió su soberanía y jurisdicción a 200 millas de mar adyacentes, después de varios acuerdos con otros países, Estados Unidos junto con la Unión Soviética; formaron un frente contra los estados territorialistas,

sosteniendo un mar territorial de 12 millas y una zona económica que abarca 188 millas denominado *Patrimonialista*, expandiendo de esta manera su soberanía marítima, de manera que sus intereses marítimos tuvieron una expansión no solamente visionaria sino territorial, en relación a esto se resalta la importancia que toma el papel de la de delimitación geográfica que la Convemar otorga a los espacios marítimos de cada país, el caso ecuatoriano es descrito brevemente a continuación.

### **3.5.1.1 ADHESIÓN DEL ECUADOR A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CONVEMAR)**

En este apartado nos enfocaremos en la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR, agregando por qué se dio dicha adhesión y la importancia que radica esta convención en el Ecuador.

La convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar fue aceptada en 1982, donde se estableció un absoluto régimen de ley y orden en los mares y océanos del planeta, emitiendo reglas que rigen todos los posibles usos de los océanos junto con sus recursos (Ferigra, 2020).

En 1982 Ecuador obtuvo dificultades para poder adherirse a la CONVEMAR por lo que durante ese año solo pudo suscribirse a este convenio, debido a que su código civil aceptó lo establecido en la declaración de Santiago, en este marcaba los límites del territorio marítimo ecuatoriano, refiriéndose al mar territorial como área marítima con una distancia de 200 millas, pero la Convemar permitía únicamente 12 millas como mar territorial (Ferigra, 2020).

Ecuador para lograr su adhesión a la Convemar, llevó a cabo un proceso, logrando el 22 de mayo del 2012, momento en que la Asamblea nacional aprueba por conformidad la adhesión del Ecuador a la Convemar. Además, logró que su tesis de las 200 millas marítimas fuera reconocida y respetada a nivel internacional, a la vez que adquirió un territorio mejor organizado al determinarse las diversas áreas marítimas acordadas (Ferigra, 2020).

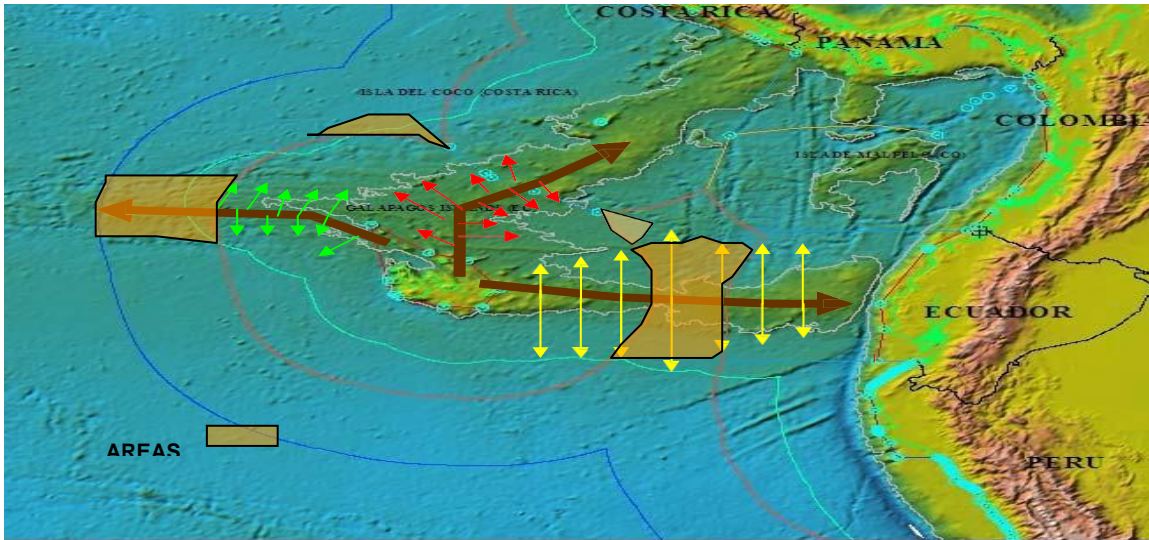
Es indispensable destacar como la falta de conocimiento y de acuciosidad permaneció por décadas, haciendo cada vez más lejana la realidad de que el Ecuador pueda adherirse a la

Convemar, que más de convenir a sus propios intereses, sea más consecuente con los intereses de la comunidad internacional.

Aunque en la década de los años 60 y 70 Ecuador formó parte de los estados negociadores del nuevo régimen internacional para los océanos, aparecieron tres factores que afectaron de manera negativa en el pasado para poder lograr la adhesión, de los cuales mencionamos, el desconocimiento del contenido, mitos injustificados y un patriotismo no fundamentado (Paz, 2019).

Desde un marco actual, se menciona que el 18 de febrero del 2010, el presidente en función Rafael Correa suscribió a la CONVEMAR, posterior a eso la asamblea nacional aprobó la convención el 22 de mayo del 2012, el cual se ve reflejado en la constitución, artículo 120 numeral 8, donde se prescribe la atribución de la asamblea nacional aprobando los tratados internacionales en los casos que corresponda de acuerdo con lo establecido en los artículos de la CONVERMAR (Durán, 2017).

La importancia de la adhesión del Ecuador a la CONVEMAR radica en que, con esta adhesión, se ha podido hacer realidad la tesis de las 200 millas establecida en la Declaración de Santiago, la plataforma continental de 200 millas con la posibilidad de ampliarla hasta las 350 millas, de tal manera que se logró reafirmar la delimitación marítima con los países vecinos y consolidar los límites exteriores de los espacio marítimos, adquiriendo el reconocimiento de un territorio marítimo, casi cinco veces mayor a la superficie continental (Paz, 2019).



**Figura 22.** Trazado preliminar de los espacios marítimos incluido las potenciales áreas de extensión de acuerdo con la CONVEMAR. Fuente: (Pazmiño, 2008).

Entonces, cuando Ecuador se adhirió a la Convemar, se incluyeron nuevos espacios marítimos que permiten la explotación de estos recursos vivos y no vivos a beneficio del Estado ribereño dentro de dicha jurisdicción, es decir, de acuerdo con lo que establece la Convemar, un Estado ribereño posee derechos de soberanía y jurisdicción sobre una plataforma de 200 millas, indistintamente de si el margen continental alcanza o no esa distancia (Paz, 2019).

Adentrándonos en los artículos que rigen a la CONVEMAR y de la creación de los organismos pertinentes, se ha dejado más que claro los métodos y mecanismos de los cuales un Estado ribereño deberá poder sostenerse para la delimitación de sus líneas de base, las cuales según nos redacta que pueden ser en base normal o de base recta (Parra, 2006).

Lo que diferencia una de otra es el término de partida de la medición, es decir, mientras tanto las líneas de base normal parten desde las líneas de más baja marea refiriéndonos a la proyección geográfica de las costas, las líneas de base recta generan su forma en relación con

los puntos más prominentes de la costa con cortes a los límites marítimos establecidos como corresponda (Parra, 2006).

En este contexto, mencionamos que el Ecuador se ha mantenido al establecimiento de líneas de base recta, de la cual se aprovecha las pronunciadas prominencias geográficas, como claro ejemplo es la zona septentrional de la Isla de la Plata, de la misma forma la puntilla de la provincia de Santa Elena. Entonces, a partir de estas líneas se realizó la medición correspondiente a 12 millas náuticas de mar territorial, de zona contigua y contadas a partir del mar territorial 188 millas náuticas de área económica exclusiva (Parra, 2006).

Comprendemos de esta manera que el Ecuador al ser parte de diferentes convenios, normalizaciones, organizaciones como lo son la Organización Marítima Internacional (OMI), Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL), convenio Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y demás convenios, y el dicho actualmente, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), ha permitido al Ecuador, formar parte de las regulaciones internacionales, siendo como resultado, muy beneficioso para las empresas navieras y principalmente para los trabajadores marítimos (Parra, 2006).

Es importante entender la utilización de estos estatutos en los espacios marítimos del Ecuador, más influyentes:

**a) El mar territorial:** Es una franja de mar adyacente a la corteza terrestre de un estado el cuál ejerce su soberanía total, cuya extensión es de 12 millas medidas desde las líneas de la base según la CONVEMAR, en el artículo 609 del código civil, dispone lo siguiente:

*“El mar adyacente, tiene una distancia de 200 millas marítimas, medidas desde el punto sobresaliente de la costa continental ecuatoriana y la isla más extrema del archipiélago de Colón es mar territorial y dominio nacional”* (Asamblea nacional, 2005).

Ambas afirmaciones, despiertan comentarios contradictorios, por lo que ambos artículos demuestran que el legislador estaba consciente de las limitaciones que imponen los estatutos internacionales que permiten a los demás estados el paso inocente sin impedimento del estado costero. Pero esta disposición no es cumplida hasta el momento por el Gobierno ecuatoriano, lo que podría ocasionar conflictos con las naves extranjeras que traten de ejercer la libre navegación (Tobar, 2010).

Es por ello que el Ecuador reconoce que su mar estará dividido en dos secciones una que permite el derecho del tránsito inocente que se encuentra cerca de la costa y otra adyacente; al ejercer este derecho de navegación libre, los barcos extranjeros están obligados a cumplir con todas las leyes del estado costero, estas leyes están enfocadas a la protección de sus intereses económicas, pesqueras y de investigación científica (Tobar, 2010). En todo caso el código civil en el artículo 425 de la constitución afirma que se le debe dar prioridad a los tratados internacionales.

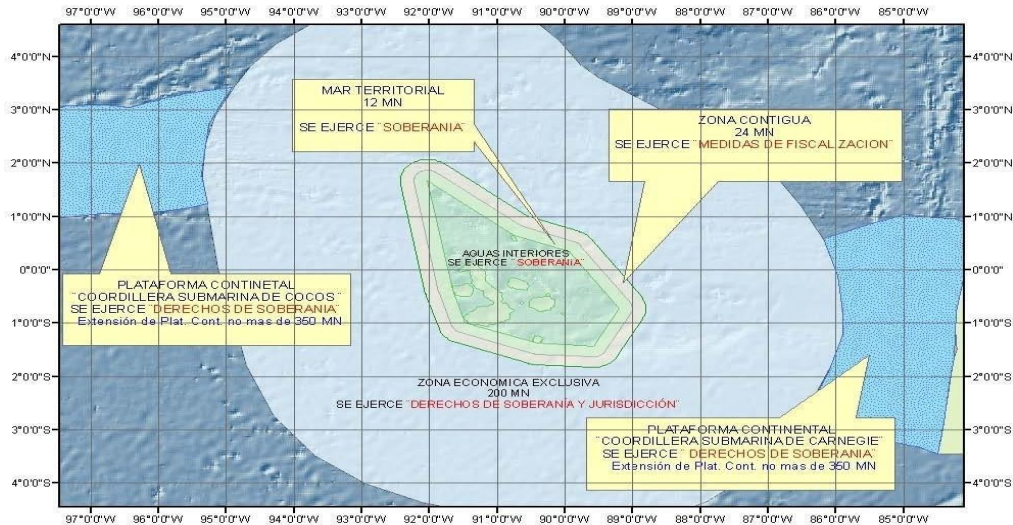
**b) Zona económica exclusiva:** Primero se debe reconocer la diferencia que tiene este con el mar territorial, ya que es la sección de la libre navegación a partir de las 12 millas según lo establecido por la CONVEMAR, donde constituye un amparo legal para la realización de actividades que se desarrollan en el mar (Dávalos, 2015)

Este tema produjo la renuncia de esta pretensión de parte de las grandes potencias, ya que no están de acuerdo con ejercer el derecho de realizar actividades pesqueras en el mar de otro estado hasta de tres millas cerca de la costa. La disposición de la CONVEMAR es clara, se lo puede analizar en el artículo 56, donde establece:

*“En la zona económica exclusiva, el estado tiene; a. Derechos de soberanía para fines de exploración y explotación de los recursos naturales de las aguas adyacentes del territorio” (CONVEMAR, 2012).*



Lo establecido no ofrece una libertad total, ya que en el artículo 61 y 61 otorga potestades al estado costero como analizar lo capturado, instrumentos que usan y volumen de recursos vivos y no vivos capturados en la zona (Tobar, 2010). Exaltando el artículo 73, donde establece que el estado ribereño tiene la potestad de tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de sus normativas y leyes.



**Figura 23.** Derechos en las Zonas Marítimas. Fuente: (Pazmiño, 2008).

**c) Plataforma continental:** Comprende el lecho marino que se extienden hasta una distancia de 200 millas a partir de las líneas de base, sin importar que el borde exterior no llegue a esa distancia, como es el caso de Ecuador, al ser la costa del Pacífico su plataforma continental es muy estrecha, no llega ni a los 30 o 40 millas (Tobar, 2010).

## **4 : ANÁLISIS DE LAS CAPACIDADES Y PROYECCIÓN DEL PODER MARÍTIMO ECUATORIANO**

Como se había planteado anteriormente, el poder marítimo de una nación depende mucho del cumplimiento correcto de los elementos citados por Mahan, como es el caso de los intereses marítimos y el poder naval, mismos que permiten desarrollar las actividades oceánicas para la sostenibilidad de la economía nacional bajo el seguimiento de las fuerzas navales, infraestructura de bases y logística; en este capítulo se analizará la forma en la que el Ecuador opera estos aspectos desde un campo actual.

### **4.1 APLICACIÓN DE LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN LA CAPACIDAD DEL PODER MARÍTIMO**

Ahora se revisará el Poder Marítimo ecuatoriano desde los factores planteados en el primer capítulo para evaluar de forma cualitativa cada una de estas subcategorías que corresponden al Poder Marítimo. A continuación, se presentan cada uno de los factores.

***La conciencia marítima:*** Mirar al mar es tener conciencia marítima del espacio del mar que le pertenece a una nación, de los grandes beneficios que nos brinda si lo explotamos técnica y profesionalmente. Un país marítimo con visión marítima debe contar con una estrategia marítima que articule sus recursos económicos, diplomáticos, sociales y militares con el propósito de emplear el mar en beneficio del país.

La conciencia marítima nace del significado que represente el mar para el Ecuador, sabiendo que hay países que por el mismo hecho de no poseer acceso al mar o de contar con un acceso restringido a él, valoran de una manera más intensa el contar con litoral que otras naciones que por poseer una generosa posición marítima, no son conscientes de su importancia.

Desde los 80's, los distintos gobiernos han planteado enfocarse en este tema sin tener éxito alguno, el año 2017 se logró apreciar que en el Ecuador no se ha primado el conocimiento sobre los espacios acuáticos del país, por lo que no se cuenta con competencias o estrategias claras en la educación sobre el mar, por lo que el interés e iniciativas por la educación marítima son nuevas dentro de las políticas gubernamentales (Montalvo, 2017, pág. 15).

Si realizamos un reconocimiento de la aplicación del estudio de la conciencia marítima en el Ecuador, entendemos que es deficiente y su potencial de difusión es reducido. Los encargados actuales para que se fomente la educación marítima son los ministerios, direcciones, las fuerzas armadas en especial las marinas de guerra; estos son los encargados de fomentar y educar a la gente sobre la importancia y beneficios que pueden ofrecer el mar a una población (Montalvo, 2017, pág. 15)

Como se planteó antes, en el Ecuador no existe una educación formal que integre la conciencia marítima, ni tampoco se conoce una materia en la malla curricular, pero sí existieron programas de educación ambiental marítima como el Programa de educación ambiental marino costero, ejecutado por la armada del Ecuador, también se realizó el programa de capacitación ambiental guiado por el ministerio del ambiente, donde se integra el respeto del mar en territorio nacional e internacional (Flores, 2011).

***El complejo geo marítimo:*** La localización del Ecuador forma parte de la cuenca del Pacífico, le otorga una zona geográfica económica, que abarca a las regiones costeras de tres continentes: América, Asia y Oceanía. Está compuesta por 50 países que ocupan el 35% de la superficie del mundo, además, representan el 46% de habitantes y generan el 45% de la producción mundial; y el conjunto de éstos, poseen el 50% de las reservas agrícolas, energéticas, acuíferas y minerales del mundo. Por lo tanto, al Ecuador se le atribuye como punto de enlace y de integración del comercio exterior de Sudamérica con respecto al mundo (SENPLADES, 2018).

El Territorio Ecuatoriano está compuesto por: Plataforma Continental, Región Insular y la Plataforma Marítima, que, sumando, se estima un total de 1'362.810,25 kilómetros cuadrados de espacio geográfico nacional. La extensión de los espacios marítimos es de 1'092.140,25 kilómetros cuadrados, constituyendo 5,3 veces superior al terrestre. Está dividido en las siguientes áreas: Aguas Interiores, Mar Territorial, Zona Contigua y Zona Económica Exclusiva, hasta 200 millas contadas a partir de la línea de base. En ésta última, el Estado posee los derechos de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales disponibles (IOAE, 2018).

**Los organismos y tratados internacionales:** La estructura organizacional marítima del Ecuador como institución, en primer lugar se estipula al Instituto de Historia Marítima del Ecuador (INHIMA) encargada por la Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM), creada el 24 de Julio de 1984, por un la sociedad ecuatoriana de la ciudad de Guayaquil, que reunidos en el Instituto Oceanográfico de la Armada, resolvieron bajo la dirección del Contraalmirante Fernando Alfaro Echeverría, fundar el Instituto naval, nombrando como director encargado al señor Julio Estrada Icaza, con la intención de defender la historia marítima del país y administrar las fuentes documentales, haciendo uso de investigaciones y publicaciones históricas documentales, además de la conservación de bienes culturales y difusión de patrimonio cultural, con el firme objetivo de impulsar la identidad, cultura y memoria marítima ecuatoriana (CEHIST, 2020).

La Dirección General de Intereses marítimos se funda en el año de 1977, a través de un decreto presidencial, mediante la personalidad jurídica del ejecutivo, nace de manera dependiente de la Secretaría General de la Armada, con patrimonio propio, situada en la ciudad de Guayaquil, dejando la dirección a cargo del sr John Merlo León. En un inició la actividad principal a cumplir para la DIGEM, estaba relacionada con la concientización del comportamiento marítimo del país, con el firme propósito de proteger el ecosistema marino además de los

recursos naturales que habiten ahí, de manera concreta, los componentes para dicha conciencia son:

- La conciencia marítima.
- Poderío Naval.
- Disponibilidad del Complejo Marítimo.
- Comercio y Turismo de la Marina Mercante.
- Industria Marítima y Naval.
- Desarrollo Portuario

Según la Dirección General de Intereses Marítimos (2021), la función básica de la entidad consiste en el asesoramiento al comandante General de la Marina, en los asuntos ligados de manera directa con los intereses Marítimos del gobierno y del territorio ecuatoriano, sumado a esto, se incluye la planificación del desarrollo del poder marítimo sin considerar los aspectos relacionados con el Poder Naval.

Las políticas marítimas, adoptadas por la DGIM han alcanzado una serie de beneficios que han marcado un hito para el Ecuador, de entre estas, se destacan:

- El impulso al crecimiento de la flota mercante nacional y capacitación en asuntos marítimos para la dirigencia empresarial naviera nacional.
- La creación del programa internacional de capacitación dirigido al personal de puertos y transporte marítimo, en coordinación con las Naciones Unidas.
- El desarrollo de eventos sobre ordenamiento y desarrollo integral de la zona costera, así como jornadas de navegación, jornadas del mar, seminarios nacionales e internacionales, foros, y congresos, en temáticas relacionadas con el ámbito marítimo y su importancia.
- La participación en la actividad antártica constituye otro de los logros de este reparto naval, a través del desarrollo de eventos en los que se debatió la conveniencia de la

adhesión del Ecuador al Tratado Antártico, logrando este objetivo en 1987, en el que el Congreso Nacional por unanimidad aprobó la adhesión del Ecuador al Tratado Antártico.

- La participación activa para la adhesión del Ecuador a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR.
- Ser un actor fundamental para la creación de las Políticas Oceánicas Nacionales, iniciativa que permitió la elaboración de 9 Políticas que a partir del 2012 se implementaron a través de la Secretaría Técnica del Mar.
- Suscripción de convenios nacionales e internacionales con organismos públicos y privados como el acuerdo de Escazú, el Protocolo de Nagoya, Acuerdo de París, Convenio de Minamata, Convenio de Estocolmo, Tratado sobre los recursos Fitogenéticos, etc.

En cuanto a los trabajos a realizar de la Dirección General de Intereses Marítimos (2021), se destacan actividades que se desarrollan de manera interna y de manera externa.

En el sector externo se incluyen proyectos relacionados con:

- Servir de guardianes del mar y de los intereses marítimos.
- Educar sobre la conciencia Ambiental Marino Costera y Fluvial (PEAMCO).
- Sensibilizar y fortalecer la conciencia marítima en la ciudadanía en general.
- Trabajar con actividades de concienciación a nivel político.

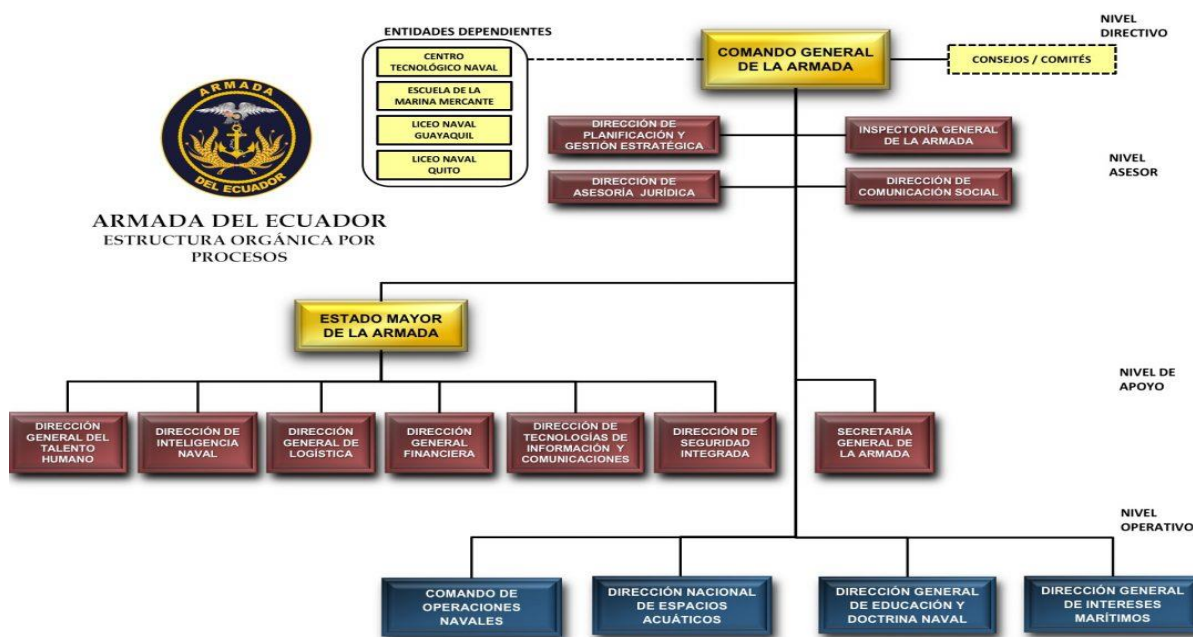
En el sector interno se incluyen proyectos relacionados con:

- Fortalecer las capacidades del personal naval.
- Actualizar los contenidos sobre intereses marítimos para centros de formación naval.
- Motivar a la familia naval (Montalvo, 2017).

**El sistema de marina mercante:** Para esta parte, la armada del Ecuador se reconoce como máxima autoridad al Comando General, en el nivel directivo, en el nivel de Asesoramiento y

Control corresponde a la Dirección General de Gestión Institucional, Dirección de Asesoría Jurídica, Inspectoría General y Dirección de Imagen, siguiendo la línea de autoridad descendente, encontramos el nivel de apoyo, representado por el estado mayor.

Por ello, la Armada del Ecuador, consciente de la importancia que significa para el país contar con una marina mercante poderosa, creó la Marina Mercante Nacional, cuyo principal impacto es disminuir la vulnerabilidad del país a depender de otros, especialmente en lo que el Estado considera de vital importancia para su supervivencia. A continuación, se expone una representación gráfica de los elementos que conforman la armada naval del Ecuador distribuida en niveles para desarrollar las actividades destinadas a la defensa y seguridad del territorio marítimo, es importante para el Ecuador contar con esta estructura debido a que de esta manera se logra la defensa de la soberanía, integridad oceánica para el desarrollo marítimo nacional a través de la protección de los intereses marítimos estatales.



**Figura 24.** Estructura Organizacional de la Armada ecuatoriana. Fuente: (Dirección General de Intereses Marítimos, 2021).

**La infraestructura científica y tecnológica:** En el Ecuador el área investigativa de los centros navales se desarrolla a través del CICTE (Centro de Investigación de Aplicaciones Militares) está enfocado en el desarrollo de nuevas tecnologías que faciliten la defensa nacional a través de proyectos técnicos y tecnológicos que fortalezcan las capacidades de la armada nacional y naval. Durante el desarrollo de estos proyectos se crearon las siguientes infraestructuras tecnológicas:

- Polígono Virtual de tiro para calibre menor.
- Polígono virtual de tiro mediante realidad virtual.
- Simulador de desorientación espacial para pilotos.
- Guerra electrónica: drones y anti drones, sistema Jamming.
- Puesto de mando móvil.
- Sistema de percepción y localización para la navegación autónoma de vehículos no tripulados en entornos GPS denegados (Fuerzas Armadas del Ecuador, 2019, p.43).

Si bien, el área tecnológica y científica si existe en el Ecuador, la particularidad que este sector tiene es el déficit financiero que el gobierno Nacional otorga al CICTE para el desarrollo de las invenciones tecnológicas, por lo que, estas son limitadas. Actualmente estas innovaciones mayormente se destinan a los entrenamientos militares que, si bien es un aporte positivo, puede ser insuficiente debido a que se desatienden otras necesidades tecnológicas como la creación de buques, armas, misiles, etc., haciendo que el país frecuente la gestión de donaciones de estos bienes. En otra instancia tampoco se ha intervenido el sistema de marina mercante, desarrollo, seguridad, etc.

**La economía marítima:** Ecuador se vincula al escenario marítimo internacional a través del comercio exterior, cumpliendo su Derecho del Mar, desde 1982 luego de adherirse a la CONVEMAR, pudo estudiar y trabajar las zonas económicas del mar a través de la explotación de los recursos encontrados en el mar como el petróleo, minerales, petróleo, etc., aunque no sean de origen marítimo y sumado a estos los que si provienen del mar como los recursos



pesqueros. Uno de los reportes emitidos por el BCE (Banco Central del Ecuador) señala que las exportaciones de estos productos aportaron cuatro puntos porcentuales al Producto Interno Bruto durante el período comprendido entre el 2011 y el 2017 (BCE, 2017).

Hasta aquí, se han descrito los factores del poder Marítimo perteneciente al estado ecuatoriano. Con base en esta información planteada se analizará, en los posteriores apartados, la capacidad y proyección del poder marítimo ecuatoriano de manera separada.

#### **4.2 REVISIÓN DE LA CAPACIDAD DEL PODER MARÍTIMO EN ECUADOR**

El mar ha sido uno de los ejes fundamentales para el desarrollo de las sociedades y las naciones, no únicamente como un medio de acceso a mercados y recursos, sino, también como un elemento de expansión de poder.

Pero el Ecuador, pese a ser un país marítimo por excelencia, ha descuidado el desarrollo de su Poder Marítimo. Pues debido a los problemas limítrofes que el país mantenía con el vecino país del Sur, todos los esfuerzos nacionales fueron direccionados a la parte oriental del país. Sumado a otras limitantes que han impedido el progreso y desarrollo de lo marítimo en nuestro país, como lo son nuestra frágil economía, la limitada producción nacional y la falta de interés y hasta desconocimiento de la clase política sobre el potencial que los mares representan en la actualidad.

El Ecuador tradicionalmente ha mantenido la tesis de ser un país amazónico, con la intención utópica de proyectarse al Atlántico, lo que ha ocasionado el descuido de su estratégica posición geográfica en el Pacífico Sur, situación que ha distanciado al país de la capacidad de proyectarse hacia la cuenca del Pacífico, incluyendo Asia.

Pero, por otro lado, no es menos cierto que amenazas asimétricas como el narcotráfico, las actividades ilícitas en el mar y la pesca ilegal no declarada entre otros, son quienes han aprovechado el mar como un medio eficiente para el cumplimiento de sus objetivos ilegítimos. Y

estas actividades que están en contra de la ley, se dan por la limitada capacidad operativa del Estado para controlar el cometimiento de estos actos ilícitos.

Lo anteriormente indicado será difícil de superar a menos que el Estado ecuatoriano entienda que los intereses marítimos y el poder naval como componentes del Poder Marítimo, deben complementarse y armonizarse mediante una adecuada conducción política. Para ello, el Estado ecuatoriano si en realidad quiere alcanzar un real Poder Marítimo, que le permita expandir sus fronteras comerciales y explotar la potencialidad de los mercados mundiales en un ambiente sobre todo de seguridad, debería definir los intereses marítimos como parte de los intereses nacionales, junto con la promulgación de una estrategia marítima nacional con visión a largo plazo; por último, pero tal vez lo más crítico, es que el Estado ecuatoriano debe tomar acción urgente para recuperar y potenciar débil Poder Naval.

Las ventajas de poseer un adecuado Poder Marítimo facultan el cumplimiento de los intereses marítimos a través del Poder Naval; ningún país que posea litoral, que según la ONU son al menos el 80% de los países en el mundo están junto al mar, pueden ignorar esta realidad, debido a la importancia de hacer un uso efectivo del Sir Walter Raleigh sostuvo que “aquel que controla el mar, controla el comercio y aquel que es el señor del comercio mundial es el señor de los bienes del mundo”.

Paz (2019) estudia la situación de la adhesión de Ecuador a la CONVEMAR, por lo que, para determinar el impacto positivo del evento, enlista las siguientes consecuencias en caso de que el gobierno ecuatoriano se deslindara de la entidad:

- El Ecuador quedaría al margen de la legislación universal sobre el derecho del mar, dado que las disposiciones de la CONVEMAR son normas jurídicas aceptadas por la comunidad internacional; por lo tanto, se podría exigir respeto a su soberanía en las 200 millas que abarcan el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva.
- El territorio marítimo sería reducido en comparación con el actual.

- Se pierde la posibilidad de aumentar la plataforma continental hasta las 350 millas. Se tendría que volver a la tesis de las 200 millas establecidas en la Declaración de Santiago.
- No se podrían acceder a los mecanismos de cooperación científico ni al marco jurídico que asegura la participación de las naciones en los beneficios que traerá la explotación de los fondos marinos.
- No se dispondría de una legislación para la preservación y protección del medio marino; lo cual podría generar una explotación indiscriminada de los recursos vivos y no vivos.
- Podrían ocasionarse problemas limítrofes con Perú, Colombia y Costa Rica.
- No se podría compartir con otros Estados conocimientos y experiencias acerca del desarrollo de la ciencia y tecnología marina (p.15).

#### **4.3 PROYECCIÓN DEL PODER MARÍTIMO EN EL ECUADOR**

La Geopolítica como ya se ha expuesto anteriormente, considera a la geografía como un factor capaz de estudiar los aspectos morales y materiales del mundo enfocado en el desarrollo de los diferentes países influyendo de manera directa el espacio geográfico de cada uno. Por otro lado, dentro de la geopolítica se incluyen a los océanos (Oceanopolítica) como elementos encargados de viabilizar la ampliación del poder nacional, a lo largo de la historia el espacio marítimo no ha sido un limitante a la hora de trazar fronteras territoriales sino como un eje fundamental para el fortalecimiento del aspecto político-económico.

Desde los orígenes del Estado ecuatoriano, se ha profundizado en la importancia del espacio territorial que se encuentra en posesión de las sociedades en general y la defensa que se le ha dado, debido a que de esta manera se logra posicionar el comportamiento del hombre ecuatoriano en relación con su organización política, social, etc. Asimismo se puede reconocer que dentro del marco conceptual de la Geopolítica y de la Oceanopolítica, el mar es incluido como un elemento capaz de influir en el desarrollo nacional a través de la proyección del empleo del poder marítimo del Ecuador y es que, al vincularse con la Zona Económica, es fundamental

consentir que la economía ecuatoriana se sustente en las tendencias direccionadas en la globalización para el mejoramiento de los canales para el libre comercio, y es que analizando el punto oceanopolítico, es procedente responder a la interrogante sobre en qué bloque económico-tecnológico debería estar integrado el Ecuador. Cabe señalar que en el escenario del Comercio Exterior se posicionan tres mercados grandes, en primer lugar, el de la región Pacífico-Asiática, en segundo lugar, el de los Estados Unidos, y, en tercer lugar, el de la Comunidad Económica Europea.

La presencia del hombre en las diferentes zonas marítimas actualmente tiene propósitos únicamente comerciales, por lo que, cada uno de los países en desarrollo buscan ocupar masivamente cada uno de estos espacios oceánicos para así poder justificar las diferentes actividades desarrolladas en los diferentes mares del mundo. Los intereses del Ecuador deben plantear objetivos en base a la ampliación, cooperación económica, intercambio y sobre todo el fortalecimiento del espacio marítimo mediante la intensificación de las relaciones comerciales, inversiones y ampliación tecnológica para alcanzar el crecimiento de la participación marítima nacional frente al mundo con relación a las actividades vinculadas al comercio además del aprovechamiento de los recursos marinos. Este crecimiento debe ser realizado mediante la participación de todos los sectores nacionales de manera especial con aquellos que velan los intereses marítimos nacionales.

El espacio geográfico es un elemento trascendental dentro del marco de la oceanopolítica, proyectando la gestión estatal dentro del área política económica y social frente al mar. A lo largo de la historia el Ecuador ha mantenido una ubicación privilegiada debido a que su localización entra en contacto con dos hemisferios y sumado a esto es un estado ribereño del Pacífico dándole accesibilidad a las diferentes líneas de comunicación marítima con respecto a algunos de los vectores estratégicos mencionados por Busch que interfieren en el aspecto comunicacional, productivo y de poder como:

- El canal de Panamá.
- Los espacios marítimos jurisdiccionales (Islas Galápagos).
- Posición Geopolítica y Oceanopolítica en la Antártida.
- Intereses Geopolíticos y Oceanopolíticos en la Cuenca Asia-Pacífico.
- Recursos estratégicos vivos y no vivos.

Bajo la visión oceanopolítica del Ecuador, se alcanzó la ampliación de la plataforma continental y sumado a esto se añadieron políticas oceánicas que facilitan el desarrollo sustentable de cada uno de los intereses marítimos nacionales, esto se logró gracias a la participación activa del sector de la Defensa, ya que cuenta con los medios suficientes a la hora de cumplir las nuevas políticas implementadas.

La responsabilidad gubernamental del Ecuador frente al espacio marítimo es superior al millón de kilómetros cuadrados, no obstante, el compromiso no está limitado por los límites territoriales de la nación, sino que incluye también la cuenca del océano Pacífico en la Antártida y del mundo en general de manera específica hasta donde se visualice el pabellón del país enarbolado sobre los buques del Ecuador.

En el contexto de los intereses marítimos nacionales se incluyen las actividades y recursos naturales, vivos y no vivos que se encuentran en el escenario marítimo tanto jurisdiccional como no jurisdiccional. Por lo expuesto anteriormente se pueden citar seis componentes de los intereses marítimos que son:

- Organismos y Tratados Internacionales
- Economía Marítima
- Sistema de Marina mercante
- Infraestructura científica y tecnológica
- Complejo Geomarítimo
- Conciencia Marítima

El reconocimiento de estos intereses marítimos en el contexto de la oceanografía ecuatoriana debe acoplarse a un plan espacial marítimo y fluvial con sostenibilidad que contemple los diversos usos del mar y sus ejes fluviales, dando apertura a la investigación científica que facilitará la evaluación de los recursos tanto vivos como no vivos dentro de las zonas marítimas, dando apertura de esta manera a la codiciada economía azul para el fortalecimiento del desarrollo marítimo nacional. En otras palabras, para el Estado es fundamental el diseño y aplicación de una estrategia marítima que impulse la necesidad de este desarrollo para el alcance de dichos intereses en base a cada uno de sus componentes sustentado en la protección de las áreas de interés nacional frente a cualquier amenaza por más mínima que esta sea.

La seguridad marítima contempla el control eficiente de lo que se halla ligado al dominio marítimo y todo lo que podría afectar cada uno de los intereses marítimos nacionales, además de su protección, medioambiente, economía y seguridad, de ahí que se considera la peculiaridad del medio marítimo y fluvial, las diligencias que se desarrollan en este medio pero sobre todo los riesgos y amenazas que afectan la seguridad del mar, en pocas palabras, es primordial estructurar una gestión conveniente para el mar, dando la gobernabilidad que el estado Ecuatoriano necesita a la hora de interactuar en los espacios acuáticos a través de actividades interinstitucionales aprovechando la explotación de los recursos de manera sostenible, sustentable y sobre todo eficiente. Las competencias de la seguridad marítima son direccionadas por el Ministerio de Defensa Nacional mediante la Armada del Ecuador, que con el fin de precautelar la seguridad del escenario marítimo vela por:

- La seguridad de la navegación.
- La seguridad de la vida humana en el mar.
- La protección marítima.
- La neutralización de las actividades ilícitas en los espacios acuáticos.
- La prevención y control de la contaminación del ambiente marítimo.

La gestión de la seguridad de los diversos espacios acuáticos debe enmarcarse en un contexto jurídico armonizado junto con el derecho marítimo internacional bajo la legislación nacional. La armada del Ecuador bajo jurisdicción estatal ejerce un control sobre las áreas de interés, aunque estas estén fuera de la jurisdicción nacional, con el propósito de precautelar cada una de las actividades desarrolladas por los buques del Ecuador además de otros buques que se encuentren sobre estos espacios acuáticos y que sean procedentes de otros países con el propósito de proteger los intereses marítimos nacionales.

En el ámbito oceanopolítico, la proyección del empleo del poder marítimo se enmarca en el impulso de la cooperación binacional y multinacional bajo un enfoque regional que facilite el intercambio de información en los diferentes sectores estratégicos para el cumplimiento de las diferentes acciones que promuevan el conocimiento marítimo además de enfrentar las amenazas que se manifiesten e intentan irrumpir la seguridad marítima.

Esta cooperación tanto binacional como multinacional busca trabajar con los beneficios tanto materiales como inmateriales del océano (vectores de Bursch), no obstante, es fundamental obtener el provecho oportuno sobre estas potencialidades con el fin de alcanzar la sostenibilidad nacional a través del eje de la oceanopolítica, en el escenario ecuatoriano se han desarrollado diversos mecanismos para salvaguardar el espacio marítimo aunque no ha sido del todo aprovechado ya que no existe una sostenibilidad económica nacional que sea eficiente a la hora de hablar de la oceanopolítica, por lo que, en el siguiente apartado se mencionarán algunos de estos aspectos que no se han aprovechado de la manera correcta.

#### **4.4 POTENCIALIDADES NO APROVECHADAS**

La concepción de la defensa es desarrollada en función de los intereses políticos de cada país en relación con su visión geopolítica y oceanopolítica, por lo que a lo largo de los años los gobernantes buscan desarrollar potencialidades materiales para la defensa, no obstante, estas

pueden ser inmateriales por lo que es fundamental, estudiarlas de la manera correcta. Para el Ecuador se destacan tres potencialidades trascendentales: la geografía, la historia y la economía.

Geografía: El espacio marítimo del Ecuador tiene una extensión superior a su espacio físico, y a pesar de esto el poder naval no ha tenido mayor relevancia dentro del escenario internacional. Sumado a esto, es importante señalar la ventaja natural que el país tiene, ya que la estructura geográfica incluye una zona insular, bahías, puertos y varios accidentes geográficos que podrían funcionar como vías de comunicación marítima.

Historia: El legado histórico que recibe el Ecuador, es la conquista Española, esta se dio en el escenario marítimo, y su independencia aunque no fue mediante la vía marítima, sucedió cuando los enemigos se vieron impedidos a acceder a las fronteras marítimas nacionales, en este sentido se logra evidenciar que la potencialidad histórica deja un legado de aprendizaje para trabajar en las estrategias marítimas de la defensa con el propósito de proyectar la fuerza del mar desde el pasado, durante el presente y en el futuro.

Economía: Ecuador es un país exportador y a la fecha se ve impulsado por tratados de libre comercio, rutas comerciales y sobre todo por la diversidad de sus productos provenientes del mar, no obstante, en la actualidad existen monopolios que frenan el crecimiento haciendo que grupos estratégicos defiendan únicamente una economía personal mas no nacional, es importante trabajar en los mecanismos de apoyo para el pequeño y mediano productor de manera que el sistema marítimo mercante tenga un crecimiento aún más exponencial, destacando de esta manera nuevamente el poder del mar ecuatoriano.

Dentro del eje económico, se resaltan aspectos que pueden ser trabajados para un desarrollo sostenible para la economía nacional, tal es el caso de la pesca, la minería submarina el comercio y transporte.



- La **pesca** a lo largo de la historia ha sido un factor fundamental del comercio marítimo, una planificación sostenible podría conducir hacia una economía sostenible, este planeamiento debe ser trabajado mediante recursos innovadores y tecnológicos que puedan regular la explotación piscícola para que en un futuro la sociedad tenga la capacidad de regenerar el conjunto pesquero de manera que la actividad (económica) pesquera tenga durabilidad en el tiempo. No obstante, en el escenario ecuatoriano, si bien la capacidad pesquera es amplia, no existe un proceso de regulación eficiente de la fauna marina ya que durante el último lustro flotas internacionales (China) han irrumpido en territorios en donde la pesca es totalmente prohibida, por lo que, el Ecuador no se encuentra capaz de garantizar la durabilidad de estos recursos ictiológicos debido a la falta de planificación pesquera generando consecuencias como: introducción de especies invasivas, cambios climáticos, destrucción de hábitats, etc., lo que permite concluir que si bien la pesca permite recibir ingresos considerables en el Ecuador podría tener un fin no muy lejano si no se toman cartas en el asunto.
- La **minería submarina** apunta a ser un eje fundamental para la potenciación de la economía marítima, sin embargo, la CONVEMAR, cataloga esta actividad como la “pertenencia común a la humanidad” sugiriendo prevenir y controlar la contaminación de los recursos naturales de las ZONAS (200 millas sobre la ZEE), pese a esta sugerencia se han realizado un sinnúmero de explotaciones hidrocaburíferas y de minería que ponen en riesgo las zonas, en este sentido, se resalta la importancia de regular la minería submarina y aprovecharla para el beneficio estatal y no para el beneficio particular como se ha venido dando.
- El **Transporte eficiente para el comercio**, es sin duda, un factor considerable a la hora de hablar de la economía marítima, y es que para poder movilizar todos los recursos extraídos del mar es indispensable contar con el transporte adecuado para una correcta distribución, el Ecuador es un escenario que cuenta con vías de comunicación con total

accesibilidad a diferentes partes del mundo por lo que podría encaminarse a explorar una nueva rama como lo es el transporte marítimo, y aunque actualmente existen ciertas embarcaciones que desarrollan estos roles, se puede decir que la cantidad es limitada, tanto en el plano comercial como en el plano militar, siendo necesario fortalecer este sector para de esta manera fortalecer el comercio y las vías de comunicación con las que actualmente se cuenta, de manera que el transporte marítimo pueda expandirse no solamente dentro de las aguas ecuatorianas sino dentro de las aguas internacionales también.

Un sector que no ha sido lo suficientemente trabajado es el de la energía. En el plano geopolítico, es fundamental explorar y trabajar en fuentes de energía renovables, teniendo en consideración la coyuntura petrolera actual, y la producción de energía eólica, y la dimensión de las aguas con las que cuenta el Ecuador, es evidente el desaprovechamiento que se le ha dado a esta nueva posibilidad de estudiar la probabilidad de generar electricidad a partir de las mareas para de esta manera incursionar también en el área científica a través del abastecimiento energético que las olas pueden brindar a los aparatos tecnológicos que se ubican en el mar,

## CONCLUSIONES

El Ecuador adquiere derechos sobre el mar tras su adhesión a la CONVEMAR. A lo largo de los años ha buscado construir un *statu quo* con un poderío marítimo capaz de velar por los intereses marítimos que ha desarrollado como estado, mediante el Poder Nacional, beneficios políticos, económicos y sociales, es por eso que a lo largo del trabajo investigativo se ha pretendido estudiar y analizar las capacidades con las que el estado ecuatoriano cuenta para la defensa de los espacios marítimos del país bajo una proyección enfocada en la conciencia marítima, el poder naval, la disponibilidad de un Complejo Marítimo, un seguimiento al comercio y turismo de la Marina Mercante y finalmente la aplicación de una Industria Marítima y Naval.

El Poder Nacional es el conjunto de componentes que permiten a un estado planificar, ejecutar y percibir los beneficios de sus capacidades nacionales, mediante el establecimiento de políticas públicas tanto internas como externas, a favor de los intereses nacionales definidos. En este sentido, los países que requieren aprovechar los beneficios que el mar ofrece, deben establecer y definir un adecuado del poder marítimo, el cual es entendido como la capacidad de un estado para explotar, crear y defender los beneficios que este espacio les ofrece para su desarrollo y bienestar, siendo dichos beneficios, las propiedades del entorno que rodea al mar, que interesan al estado para alcanzar sus objetivos nacionales.

De forma cualitativa, se establece que existen grandes diferencias entre una nación que potencia su poder marítimo de aquellas que no lo han hecho. Las grandes potencias marítimas mundiales y regionales se han caracterizado por ejecutar de manera eficaz su poder marítimo orientado a conseguir y mantener sus intereses marítimos con un adecuado poder naval, con el fin último de beneficiarse para el desarrollo y bienestar de su país. Las claves o factores de aplicación adecuada del Poder Marítimo en las potencias marítimas y regionales son: ser consciente que una nación depende del mar (conciencia marítima); características geográficas en favor de acceso al mar (complejo geomarítimo); organismo y medios que permitan el

intercambio comercial (sistema de marina mercante); hacer uso del conocimiento científico y tecnológico en relación al mar (infraestructura científica y tecnológica); organismos que regulen la actividad marítima (Organismos, convenios y tratados internacionales); y las actividades comerciales realizadas por el hombre en el mar (economía marítima).

La oceanopolítica se vincula a la geopolítica a través de la facultad que los océanos otorgan a los gobernantes para decidir y gestionar sobre el territorio como espacio vital para el desarrollo y bienestar de una nación, para lo cual será importante contar con un sólido Poder Marítimo. Para el Ecuador, este Poder Marítimo consiste en las capacidades marítimas que posee el estado para explotar, crear y defender sus intereses marítimos, estas capacidades tal y como lo resalta Mahan son los ejes que fortalecen el espacio marítimo, por lo que el territorio ecuatoriano integra dos pilares para potenciar esta capacidad, por un lado, los intereses marítimos y por otro lado el Poder Naval. Los intereses incluyen la: Conciencia Marítima, Infraestructura científica y tecnológica Organismos y Tratados Internacionales, Complejo Geomarítimo, Economía marítima y el Sistema de marina mercante; estos ejercidos y aprovechados con la posición estratégica para el beneficio de la geopolítica nacional. Para lo cual es necesario contar con un Poder Naval capaz de controlar y proteger dichos Intereses Marítimos.

El mar en el Ecuador consiste en una amplia extensión geográfica, que según los geopolíticos debe convertirse en un campo de acción para el desarrollo y bienestar nacional, por lo que el aprovechamiento de los beneficios marítimos debe destacar de manera particular las potencialidades que el territorio ofrece. Para ello es indispensable contar con un Poder Marítimo que permita al estado explotar, crear y defender sus intereses marítimos, basado en una visión amplia y holística.

La Armada del Ecuador como componente principal del Poder Marítimo en su forma de Poder Naval, ha desarrollado dentro de las posibilidades que el Estado le ha facilitado, herramientas para la defensa y control de nuestros Intereses Marítimos, sin embargo, estas herramientas son

limitadas, lo cual dificulta el aprovechamiento y explotación de los beneficios marítimos (sociales, políticos, económicos, estratégicos, etc.) en pro del desarrollo y bienestar nacional.

Contar con un Poder Marítimo que aporte al desarrollo del país, solo será posible si se cuenta con la voluntad del Estado, la cual se constituye en un elemento fundamental que, sumado a una estrategia marítima nacional, permitirá aportar desde el mar al desarrollo económico, político y social de la Nación.

## 6 BIBLIOGRAFÍA

- Agnew, J. (2005). *Geopolítica: una revisión de la política mundial*. Madrid: Trama Editorial.
- Alle, M. (2019). La literatura del partido- El realismo socialista entre el arte y la política. *Revista de teoría de la literatura y literatura comparada* (20).
- Altieri, A. (2018). Nuevas Dinámicas del Poder Naval en el Siglo XXI: La competencia por el control en el espacio marítimo. *Revista: Relaciones Internacionales*.
- Arata, A. (1989). *Intereses marítimos en Ecuador*. Revista de marina.
- Armada del Ecuador. (2019). *Doctrina básica de la Armada*. Guayaquil.
- Arriaga, J. (2012). El concepto de frontera en la geografía humana. *Perspectiva Geográfica*.
- Asamblea nacional. (2005). *Código civil*. Obtenido de <https://www.etapa.net.ec/Portals/0/TRANSPARENCIA/Literal-a2/CODIGO-CIVIL.pdf>
- BCE. (2017). Evolución de la Balanza Comercial enero a diciembre de 2017. Obtenido de [www.bce.fin.ec](http://www.bce.fin.ec)
- Blanco, J. (2018). Ferrol: Poder marítimo, poder naval.
- Blanco, N. (1996). Ferrol: Poder marítimo, poder naval. *Revisat de cultura militar* (8).
- Booth, K. (2004). *Las Fuerzas Armadas y la Política Exterior*. Instituto de publicaciones navales.
- Bouthoul, G. (2015). Evolución del pensamiento estratégico con relación a la estrategia marítima ya la guerra en el mar.
- Bouthoul, G. (2016). EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO. En *Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva* (págs. 125-181). Bogotá: ESDEGUE.
- Bush, J. M. (1993). *Oceanopolítica una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Andrés Bellos.
- Cáceres, S. (2017). La supremacía marítima a través de la historia. *Semantic Scholar*. 41-50. DOI: 10.25062/9789585737693.02
- Cairo, H. (2011). *La Geopolítica como "ciencia del Estado": el mundo del general Haushofer*. Universidad Complutense de Madrid.
- CEHIST. (2020). *Instituto de Historia Marítima del Ecuador INHIMA*. Obtenido de: <https://www.cehist.mil.ec/index.php/component/content/article/95-afines/46-centros-de-estudios-historicos-de-la-fuerza-naval-del-ecuador?Itemid=437>
- CEPAL. (2021). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2020*. Obtenido de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46613/1/S2000805\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46613/1/S2000805_es.pdf)
- Chaurnet, R. (1975). El derecho del más fuerte. *Tercera conferencia sobre los derechos del mar*, 20.

- Chiriboga, C. (Julio de 2019). Análisis de los efectos de la globalización en el transporte marítimo y el desarrollo portuario. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/32387/QuirogaBorreroClaraXimena2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Collados, N. C. (1989). Conciencia Marítima. *Revista de Marina Chile*, 206-214.
- Colombo, J. (1996). La importación de minerales estratégicos en los Estados Unidos. . *Revista SER*, 73-82.
- Conde, E. (1997). Visión geopolítica del mar. En *El mar en la defensa económica de España*. Madrid: CESEDEN. Obtenido de (1997). Visión geopolítica del mar. En I. E. Estratégicos, *El mar en la defensa económica de España* (págs. 15-41). Madrid: CESEDEN.
- CONVEMAR. (2012). Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.
- Coperías, E. (24 de 11 de 2000). *Libertad Digital*. Obtenido de El origen acuático del hombre: <https://www.libertaddigital.com/opinion/ideas/el-origen-acuatico-del-hombre-305.html>
- Correa, V., & Soares, F. (2018). EMPLEO DEL PODER NAVAL EN CONTRIBUCIÓN AL PODER MARÍTIMO NACIONAL. En *El estado y el mar* (págs. 105-12).
- Dallanegra, L. (2010). Teoría y metodología de la geopolítica. *Revista mexicana de Ciencias Políticas*, 15-20.
- Dávalos, J. (2015). *La gobernanza de los espacios marítimos del Ecuador*. ESPE.
- Dávalos, J. (2016). Una aproximación a la oceanopolítica. *Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa*, 13-14.
- De Izcue, C., Arriarán, A., y Tolmos, Y. (2012). *Apuntes de Estrategia Naval*. Obtenido de <https://repositorio.esup.edu.pe/bitstream/20.500.12927/33/1/Apuntes%20Estrategia%20Naval.pdf>
- De Mazzei, S. (2015). El enfoque de la Geopolítica en el contexto de las relaciones internacionales en el nuevo milenio. *Análisis de Coyuntura*.
- Dirección General de Intereses Marítimos. (22 de septiembre de 2021). *Reseña Histórica de la Dirección General de Intereses Marítimos*. Obtenido de <https://www.armada.mil.ec/?p=56170>
- Dirección General de Intereses Marítimos, D. (23 de Agosto de 2010). *DIGEIM*. Recuperado el 27 de Julio de 2013, de Intereses Marítimos: [www.digeim.armada.mil.ec](http://www.digeim.armada.mil.ec)
- Durán, P. (2017). Derecho del mar. *Derecho Ecuador*. Obtenido de <https://www.derechoecuador.com/derecho-del-mar>
- Duvauchelle, M. (1996). La Geopolítica y Oceanopolítica. *Revista Marina*, 6.

- Estarellas, C. (4 de Agosto de 2020). *La convemar y la posición del Ecuador*. Obtenido de Desde mi trinchera: <https://www.desdemitrinchera.com/2020/08/04/la-convemar-y-la-posicion-del-ecuador/>
- Estudio, I. d. (2016). *Fundamentos de Doctrina Marítima*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Ferigra, M. S. (2020). "LA CONVEMAR Y SU IMPORTANCIA PARA EL ECUADOR COMO PAÍS RIBEREÑO Y ARCHIPELÁGICO DESDE EL 2012". Guayaquil: Universidad De Guayaquil.
- Fernández, E. (1997). Visión Geopolítica del mar. *Dialnet Uniroja*, 19-40.
- Ferrari, J., & Valdivia, R. (2017). *Empleo del Poder Naval en Contribución al Poder Marítimo Nacional. En S. Uribe, el Estado y el Mar*. Obtenido de [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57141478/EL\\_ESTADO\\_Y\\_EL\\_MAR.pdf?1](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/57141478/EL_ESTADO_Y_EL_MAR.pdf?1)
- Ferraz, R. (2010). Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Presentación de. *Revista de la Facultad de Derecho*, 199-120.
- Flores, N. (2011). Diseño y propuesta de mejoramiento de los procesos del departamento de conciencia marítima de la dirección general de intereses marítimo de la Armada del Ecuador. *Escuela politécnica Nacional*, 1-298.
- Fuerzas Armadas del Ecuador. (2019). I Feria de desarrollo tecnológico para la defensa. Fedetec.
- Fundación Aquae. (Octubre de 2021). Obtenido de <https://www.fundacionaquae.org/los-oceanos-producen-el-50-del-oxigeno-del-planeta-cuidemoslos/>
- Fuster, F. (1998). El final del descubrimiento de América: California, Canadá y Alaska (1765-1822): aportación documental del Archivo General de la Marina. Murcia: Universidad de Murcia.
- Gallois, P. (1992). Geopolítica: Los caminos del poder. *Dialnet Uniroja*, 177-185.
- García, S. (2020). China: Gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping. *Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad* (27), pp.57-72. doi:doi.org/10.17141/urvio.27.2020.4381
- Geopolítica, C. d. (1986). *El mar, origen de la grandeza de los pueblos*. Santiago: Instituto Geopolítico de Chile.
- Germond, B. (2015). *The Maritime Dimension of European Security*. Obtenido de <https://link.springer.com/book/10.1057/9781137017819>
- Giudice, V. (2005). Teorías Geopolíticas. *Ciencias Administrativas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.*, 19-22.



- Godoy, C. (2020). Sostenimiento de armas navales de alta sofisticación: desafíos para la gestión del arsenal naval. *Universidad del desarrollo*. Obtenido de <http://hdl.handle.net/11447/3797>
- Gómez, C. (2014). *La relación virtuosa de la seguridad y la inversión extranjera directa en Colombia (1994-2013)*. Obtenido de <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/1841>
- González, A., & Aznar, F. (2013). Mahan y la geopolítica. *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 342-347.
- Grove, E. (1990). *Future of Sea Power*.
- Hartmann, F. H. (2002). *Apuntes sobre el "Interés Nacional" y Elementos del Poder Nacional*. México: Instituto de publicaciones navales.
- Heredia, S. (2018). El mar y la UE: la necesidad de una política marítima integrada. *Revista de Derecho Comunitario Europeo* (61), 835-849. doi:<https://doi.org/10.18042/cepc/rdce.61.01>
- Hincapié, D. (2018). El poder nacional y su inconveniencia política. *Verba Iuris*, 67-79.
- Jara, B. (2020). El instituto de historia marítima del Ecuador y su gestión en la identidad de la armada del Ecuador. *Universidad de las fuerzas armadas*, 1-95. Obtenido de <http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/24169/1/T-ESSUNA-006953.pdf>
- Justiniano, H. (2000). *Temas de Estrategia Naval*. Valparaíso: Academia de Guerra Naval.
- Kristof, L. (1960). The Origins and Evolution of Geopolitics. *Journal of Conflict Resolution*.
- Lanka, P. (2016). Análisis mundial. *El estado mundial de la pesca y la acuicultura*, 1-25.
- Leszczyna, D. (2017). Del idealismo al realismo crítico. La política como realización en José Ortega y Gasset. *Dialnet*, 8-9.
- López, G. (2013). El estudio de casos: una vertiente para la investigación educativa. *Revista venezolana de educación*, 17(56), pp. 139-144. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/356/35630150004.pdf>
- Mahan, A. (1890). *Influence of Sea Power upon History*. Boston: Little, Brown and Company.
- Mahan, A. (2013). Análisis de los elementos del poder naval. 4(2).
- Mariño, A., & Fernández, D. (2006). El mar: una opción de competitividad olvidada. *Innovar*, 16(27), 117-126.
- Martínez, A. (2011). *Reflexiones de un Migrante Académico*. Obtenido de CONVEMAR y el Ecuador: <https://andresmartinez.wordpress.com/2011/05/16/convemar-y-el-ecuador/>
- Montalvo, C. (2017). Evaluación de resultados del programa de fortalecimiento de la conciencia marítima de la Armada del Ecuador. *Universidad Andina Simón Bolívar*, 1-98.

- Moreano, H. (1992). *El Ecuador frente al siglo XXI, Seguridad y Geopolítica*. Quito, Ecuador: Ministerio de Defensa Nacional.
- MTOP. (2018). *Estadísticas Portuarias y de Transporte Marítimo*. Ecuador: ICEX.
- ONU, B. K.-M. (2012). *Pacto de los Océanos*. ONU, 2-10.
- Ortega, d. (2019). LOS BENEFICIOS DEL MAR: NEGOCIOS E INVERSIONES ECONÓMICAS DE LA OFICIALIDAD NAVAL EN EL SIGLO XVIII. *Revista de Historia Moderna*, pp. 117-138. Obtenido de <https://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/72148/7107714.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Osorio, L. (2018). *El poder marítimo como soporte a la economía nacional. Intereses de Colombia en el Mar*. Obtenido de [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/59122334/Intereses\\_de\\_Colombia\\_en\\_el\\_Mar20190503-14351-14pwlxy.pdf?1556922932=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DIntereses\\_de\\_Colombia\\_en\\_elMar.pdf&Expires=1594697892&Signature=bXjOE~M](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/59122334/Intereses_de_Colombia_en_el_Mar20190503-14351-14pwlxy.pdf?1556922932=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DIntereses_de_Colombia_en_elMar.pdf&Expires=1594697892&Signature=bXjOE~M)
- Ovando, C., Álvarez, G., & Sophie, L. (2019). La visión geopolítica del Estado de Chile sobre la proyección fronteriza del Norte Grande: algunas lecturas críticas. *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 41.
- Pacheco, G. (2020). Influencia de los Intereses Marítimos en el Economía de Ecuador. *evista Ibérica de Sistemas e Tecnologias de Informação*, 665-679.
- Palacios, M. (2012). Ecuador es un país marítimo. 1(1).
- Parra, A. (2006). *"Análisis de la importancia de la Adhesión del Ecuador al Convenio Internacional: Convenio sobre el trabajo marítimo"*. Guayaquil: Universidad De Guayaquil.
- Paz, G. (2019). *La tesis de las 200 millas antes y después de la Adhesión del Ecuador a la CONVEMAR*. Sangolquí: Revista de Ciencias de Seguridad y Defensa.
- Pazmiño, N. (2008). *Aspectos relevantes de la adhesión del Ecuador relacionados a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Obtenido de [https://www.researchgate.net/profile/Nelson-Pazmino/publication/305114769\\_Aspectos\\_relevantes\\_relacionados\\_con\\_la\\_adhesion\\_del\\_Ecuador\\_a\\_la\\_Convencion\\_de\\_las\\_Naciones\\_Unidas\\_sobre\\_el\\_Derecho\\_del\\_Mar\\_CONVEMAR/links/5782778408ae01f736e8ea05/Aspectos-relevantan](https://www.researchgate.net/profile/Nelson-Pazmino/publication/305114769_Aspectos_relevantes_relacionados_con_la_adhesion_del_Ecuador_a_la_Convencion_de_las_Naciones_Unidas_sobre_el_Derecho_del_Mar_CONVEMAR/links/5782778408ae01f736e8ea05/Aspectos-relevantan)
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2003). *Informe sobre desarrollo humano 2003*.

- Richard, H. J. (1990). *Estrategia Marítima para potencias medianas*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Ratzel, F. (1986). *El mar, origen de la grandeza de los pueblos. Estudio político Geográfico*. Santiago: Instituto Geopolítico de Chile.
- Razuri, E. (2020). ¿Conciencia o identidad marítima? Un acercamiento a la relación del hombre con el mar. *Revista colombiana de estudios militares y estratégicos*. doi:<https://doi.org/10.21830/19006586.576>
- RESDAL. (2011). Bases de una Política de Defensa. *Red de Seguridad y Defensa de América Latina*, 25.
- REYNOSO, E. D. (2018). *EL PODER NAVAL: EJEMPLOS REPRESENTATIVOS EN LA HISTORIA. UNA*. Toluca, México: UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MEXICO.
- Riquelme, C. (2018). REFLEXIONES SOBRE LA FIRMA Y LA RATIFICACIÓN DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (1982). *Anuario Español de Derecho Internacional*. doi:<https://doi.org/10.15581/010.8.185-210>
- Rodríguez, M. (2016). Marco Conceptual de la Geopolítica. *Escuela Superior de la Guerra*, 80-87.
- Rosales, G. (2005). *Geopolítica y Geoestrategia Liderazgo y Poder*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Rubio, A. (2004). Cien años de la Geopolítica de Mackinder. Universidad Complutense.
- Ruvalcaba, D. E. (2015). *Poder, Estructura y Hegemonía*. Guadalajara: Ediciones GIPM.
- Ruvalcaba, D., & Valencia, A. (2018). El poder nacional-internacional de los Estados. Una propuesta transestructural. *Revista de estudios sobre espacio y poder*.
- Samperi, H., Collado, F., & Baptista, L. (2014). Alcance de la investigación.
- Sampieri, R. (2017). Metodología de la investigación- Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. Obtenido de [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/64591369/Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n.%20Rutas%20cuantitativa,%20cualitativa%20y%20mixta.pdf?1601783633=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DMETODOLOGIA\\_DE\\_LA\\_INVESTIGACION\\_LAS\\_RUTA.pdf](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/64591369/Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n.%20Rutas%20cuantitativa,%20cualitativa%20y%20mixta.pdf?1601783633=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DMETODOLOGIA_DE_LA_INVESTIGACION_LAS_RUTA.pdf)

- Secretaría Técnica del Mar. (2014). *Políticas Oceánicas y Costeras* . Obtenido de <http://www.iacseaturtle.org/docs/marco/Ecuador/Ecuador%20-%20Políticas%20Nacionales%20Oceanicas.pdf>
- Sepúlveda, J. (1987). La vocación de Chile frente a su destino oceánico. *Revista de Marina*.
- Solíz, E. (1997). *Manual de Estrategia Tomo II. Viña del Mar*. Viña del Mar: Academia de Guerra Naval de Chile.
- Suarez, J. D. (2015). La Gobernanza de los espacios marítimos del Ecuador. *Estudios Geopolíticos y Estratégicos*, 1-166.
- Taylor, P. y Flint, C. (2002). Geografía política. Economía-mundo, Estado-nación y localidad. Madrid: Trama.
- Terán, J. (2017). Evaluación de resultados del programa de fortalecimiento de la conciencia marítima de la Armada del Ecuador . *Universidad Andina Simón Bolívar*, 13-20.
- Terzago, J. (2005). *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) contraalmirante U.S Navy, su contribución como historiador estratega y geopolítico*. Obtenido de <http://www.cialc.unam.mx/pdf/mahan.pdf>
- Till, G. (2007). Poder Marítimo: Una Guía Para el Siglo XXI. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Till, G. (2013). A guide for the Twenty First Century. *Oxon: Routledge*, 7-17.
- Tobar, E. (2010). Adhesión del Ecuador a la Convención sobre el derecho del mar. *AFESE* 53, 83 - 102.
- Toledo, R. (1981). LA MARINA MERCANTE ECUATORIANA COMO FACTOR DE DESARROLLO Y SEGURIDAD NACIONALES. *Instituto de altos estudios nacionales*, 1-93.
- Torre, J. (2009). SEGURIDAD, DEFENSA Y DESARROLLO- Utilización de las fuerzas armadas como instrumento del poder nacional. *Revista estrategia*, 95-103.
- Trávez, M. P. (2009). *"Diseño y estandarización de los procesos en la gestión financiera de la dirección general de intereses marítimos de la Armada del Ecuador, en la ciudad de Quito"*. Quito: Escuela Politécnica Nacional.
- Uribe , S., Díaz, U., & Rodríguez, R. (2016). ESTRATEGIA MARÍTIMA, EVOLUCIÓN Y PROSPECTIVA.
- Uribe, S. (2018). *El Estado y El Mar*. Colombia: ESDEGUE.
- Valdivia , R., & Ferrari, J. (2009). Empleo del Poder Naval en contribución al Poder marítimo Nacional.

- Valdivia, R., & Ferrari, J. (2009). Empleo del poder naval en contribución al poder marítimo nacional.
- Velasquez, A. (2012). Ecuador y los temas del nuevo derecho del mar. *Universidad Andina Simón Bolívar*, 109, 1-104. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3623/1/SM109-Vel%C3%A1squez-Ecuador.pdf>
- Velasquez, Á. (2008). CONVEMAR en el Ecuador: recursos marítimos, situación geopolítica y solución de conflictos. *Universidad Andina Simón Bolívar*, 2-136. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/482/1/T610-MRI-Vel%c3%a1squez-Convemar%20en%20el%20Ecuador.pdf>
- Vicens Vives, J. (1961). Tratado general de geopolítica. Barcelona
- World Ocean Network*. (07 de Enero de 2019). Obtenido de <https://www.worldoceannetwork.org/es/won-part-6/carem-wod-2014-4/por-que-el-oceano-es-importante-para-el-hombre-completed/>
- Zapata, S. A. (2019). Rivalidad geopolítica entre las potencias marítimas de España y Gran Bretaña en la costa noroeste del Pacífico en el siglo XVIII. *Revista ESUP*, 19-35.