



## UNIDAD DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS

La recuperación de las capacidades operativas, como un requisito sine qua non para la articulación de la estrategia marítima, la seguridad marítima, la protección de los intereses marítimos, el fortalecimiento del Poder Marítimo y la contribución al equilibrio estratégico marítimo regional en el Siglo XXI

**Humberto Gómez**

**CESPE**

**28/10/2022**

## Contenido

Introducción.....	3
Los intereses nacionales .....	5
La pirámide de Maslow y los intereses nacionales .....	12
La identidad nacional.....	18
Patrimonio cultural inmaterial.....	22
La construcción del interés marítimo nacional.....	25
La balsa manteño-huancavilca.....	25
La industria de la construcción naval.....	28
Las islas Galápagos.....	32
La Antártida .....	36
La pesca .....	38
La posición geográfica marítima de las islas Galápagos .....	40
El Área Marítima de Control Primario (AMCP) .....	43
La estrategia marítima de Ecuador .....	47
La recuperación de las capacidades operativas .....	49
Presupuestos de las Fuerzas Armadas.....	50
El Poder Naval y el <i>Maritime Domain Awareness</i> (MDA) .....	54
Reflexiones finales.....	58
Conclusiones .....	58
Bibliografía .....	61

## Introducción

La recuperación de las capacidades operativas de los medios navales, para ejercer el control del mar en una determinada área marítima, es un requerimiento fundamental del Poder Naval y de la Autoridad Marítima, porque sus responsabilidades, sin dudas, ni dilaciones, así lo exigen con respecto a garantizar la defensa de la soberanía y el territorio marítimos; garantizar la salvaguarda de la vida humana en el mar; proteger el ambiente marino; garantizar la seguridad a la navegación; coadyuvar a la protección de los ecosistemas y biodiversidad marinas; neutralizar al crimen organizado transnacional en el mar; impedir e inhibir a la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada, (INDNR); contribuir y apoyar a la investigación oceanográfica para comprender el cambio climático y mitigar sus efectos negativos; contribuir con la investigación de los fondos marinos y plataforma continental, y proteger los recursos no vivos que allí se encuentren; impedir la obtención ilegal de información oceanográfica, hidrográfica y geológica-marina; proteger y defender el uso sostenible y resiliente de los recursos vivos y no vivos que se encuentran en sus espacios marítimos jurisdiccionales y, finalmente, para proyectar la influencia y cultura de Ecuador en la cuenca del Pacífico Sureste.

También es necesario considerar la gran extensión de los espacios marítimos jurisdiccionales que tiene Ecuador y que en medio de ellos es fácil mimetizarse cuando se busca hacer las cosas en la oscuridad, atentando contra los intereses marítimos nacionales, que son el sustento de las presentes y futuras generaciones de ecuatorianos. Desde esa perspectiva, justo en este momento histórico, resulta que la recuperación de las capacidades de los medios navales se encuentra en un estado de arte en el que es necesario replantear las necesidades y optar por soluciones más eficientes y apoyadas en ciencia y tecnología y la construcción de capacidades, especialmente las de talento humano.

Con esa línea base, es importante desarrollar el presente trabajo entendiendo no solo el concepto de intereses nacionales, sino comprendiendo su real significado, porque los errores y los equívocos comienzan ahí; ya que de ahí emergen los intereses marítimos nacionales y sus objetivos nacionales; nos apoyaremos en el análisis del concepto de la pirámide de Maslow, que es una aproximación a los sentimientos humanos y las perspectivas y percepciones que estas generan para poder identificar los intereses nacionales, aquellos que son vitales, estratégicos y de otras naturalezas; lo que es importante considerando que la

nación, siendo un complejo concepto, en Ecuador existe mucha confusión en lo que significa, sobre todo en el entendimiento del constructo de la identidad nacional, un asunto complicado, si partimos de una carácter de pluriculturalidad que, en muchas veces, no se entiende o se pretende no entender, porque hablamos de raíces, de aquellas que constituyen el patrimonio cultural inmaterial, lo que caracterizan las herencias culturales de nuestros ancestros y que hoy corren el riesgo de ser olvidadas por efectos de la globalización, deconstruyendo el concepto primario de la identidad nacional.

Entendiendo en lo posible lo planteado en el párrafo anterior, entonces será posible identificar los procesos de construcción del interés marítimo nacional; lo curioso del tema, es que vamos a partir, nuevamente, de algo que es parte de la esencia de gran parte de los ecuatorianos y que se halla enclavado en su historia, allá, más atrás del tiempo de los conquistadores y colonizadores españoles; en los tiempos en los que por nuestras aguas surcaban unas maravillosas y eficientes embarcaciones, construidas por los manteños y los huancavilcas; tan extraordinarias eran que fueron observadas por los navegantes españoles y trataron de entender sus secretos; luego, como el tema es lograr conectar con la vena marítima del ecuatoriano, otra expresión de esa visión es la construcción naval, aquella que comenzó en el momentos que los españoles apreciaron la habilidad de los constructores autóctonos, la calidad y novedad de nuestras maderas, y calcularon que el costo-beneficio de traer embarcaciones desde España era algo que no se podría hacer; así es que, mejor, si se construía en estas mismas tierras con mejores ventajas económicas de hacerlas.

Para entender otro de los aspectos sustanciales de los intereses marítimos, como los dos a los que nos referimos en los párrafos anteriores, como la identidad nacional marítima, en el contexto del espíritu de las balsas y el valor económico de la industria de la construcción naval; nos acercamos a ver una parte sustancial de nuestro complejo geomarítimo, las islas Galápagos, conociendo una mínima parte de su importancia para nuestra vida como ecuatorianos, pasando por la identificación de la extensión de nuestro territorio marítimo, fundamento de todo lo que tengamos que hacer, dentro de nuestro espacio de gestión vital. Desde este punto, nos saltamos hacia la Antártida, otro interés marítimo vital, que, aunque no se encuentre en los espacios marítimos, ni terrestres, jurisdiccionales, está en el pensamiento visionario de quienes hicieron posible dotar de un seguro de supervivencia para las futuras generaciones. Luego, entramos en los espacios de la pesca, tan vital como la soberanía alimentaria, entendiendo sus contextos y porque es un

interés marítimo que consolidó el Poder Marítimo del Estado ecuatoriano, pero que también se ha convertido en un objetivo estratégico para otras naciones.

Luego, revisaremos y analizaremos algo fundamental, la posición geográfica marítima de las islas Geográficas, la cual, desde la perspectiva del Mar Equinoccial, la visión oceanopolítica del Ecuador, podemos proyectar las acciones del control del mar, en un espacio de gestión vital que se la ha denominado, como propuesta, área marítima de control primario, (AMCP), que refleja la verdadera magnitud y estructura del Poder Naval, pues su magnitud nos aterriza sobre la primera duda que se planteó, realmente hablamos de una recuperación de capacidades o de una reingeniería del concepto, para migrar a un diseño de fuerza más eficiente y apegada a la ciencia y tecnología; entendiendo lo que ahora puede redefinirse como la seguridad marítima vista desde una perspectiva holística, como la plantea Bueger.

En ese mismo contexto verificamos la importancia de la nueva Estrategia Marítima del Ecuador, entendiendo cada vez más que, tal como están las cosas, lograr un control del mar con todos esos elementos urgentes para ser controlados, la duda planteada sólo puede arrojar preocupaciones, sobre todo porque la problemática está en la limitada y deficiente forma de estructurar y planificar el presupuesto de la Defensa, anclada a un modelo que intentó hacer que se vea que el gasto militar era elevado con respecto al PIB, pero que en sí mismo, apenas representa el 5% de la asignación para la operatividad de los medios de las FFAA y de ello, lo que le correspondía a la Armada. En este punto, la duda estará aclarada y las conclusiones, que vienen luego de un análisis breve de los factores presupuestarios, sólo configuran respuestas con visos de advertencia, sobre todo en lo que implica el control del mar y todo lo que aquello implica.

### **Los intereses nacionales**

Una de las situaciones más difíciles con las que los políticos ecuatorianos deben lidiar en la actualidad, es que la Constitución de 2008 no define con claridad los intereses nacionales y, lógicamente, de aquellos, derivar los objetivos nacionales, luego las estrategias marítimas, luego los planes y las acciones que deberán llevarse a cabo en aras de alcanzar dichos objetivos nacionales. En ese contexto es fundamental evaluar los aspectos concernientes al mar, ya que a nivel gubernamental no existe una consolidación de los

conceptos y menos aún de las acciones en función de hacer un uso sostenible y resiliente del mar, así como lograr su control para la identificación de las amenazas y riesgos que se proyectan sobre la nación ecuatoriana. La Armada del Ecuador es la institución que mejor conoce las perspectivas de la gestión del mar, porque, justamente, sus obligaciones giran alrededor de poder conocer al mar, de la forma más completa posible, porque sólo así se puede evaluar la forma en la que podrá ser posible cuidarlo, protegerlo y defenderlo. Lo que sí es necesario entender que nunca se podrá tener todos los medios necesarios para poder alcanzar los objetivos marítimos nacionales, partiendo del supuesto de que aquellos objetivos están perfectamente identificados, comprendidos, evaluados y socializados, de tal forma que cada uno conoce el rol que debe llevar a cabo para coadyuvar al esfuerzo para alcanzar el mayor poder marítimo posible, acompañado del poder naval necesario.

Un país con limitaciones económicas como Ecuador no puede dispendiar recursos humanos, naturales y económicos; por lo tanto, los conceptos de eficiencia y oportunidad son importantes para alcanzar los objetivos, con pocos recursos; en esa línea es que se debe llevar a cabo la gestión de los intereses marítimos, los cuales se encuentran en cualquier espacio geográfico marítimo en dónde el interés marítimo nacional los haya identificado, porque de ellos depende el desarrollo, la supervivencia, su capacidad de proyectar su influencia en el tiempo y, sobre todo, define las capacidades que el Estado ecuatoriano a corto, mediano y largo plazo tendrá en el mar para alcanzar los objetivos marítimos que se planteen. Entonces, entendiendo que la nación en el momento de que, libre y voluntariamente, define una estructura jurídica con la cual organiza un Estado y con el cual pretende cumplir sus más altas aspiraciones, sueños, necesidades y todos aquellos aspectos vitales con los cuales la nación prevalecerá en el tiempo, decimos que:

el Estado moderno ha asumido la responsabilidad de transformar, a través de su organización de gobierno, las aspiraciones colectivas en objetivos nacionales bien definidos. Hemos bosquejados que los intereses y aspiraciones de los individuos, tanto materiales como espirituales, evoluciona a aspectos más concretos y fundamentales, como un mejor nivel de vida que les permita condiciones más satisfactorias, se aspira, también a la seguridad como un elemento de garantía para desarrollar sus actividades en el grupo de su comunidad: se tiene latente una capacidad de creación, definida como los impulsos o tendencias para modificar los valores existentes por otros apreciados como mejores, hay deseos, también, de integración social, por la inclinación natural de adaptarse al medio, y hay exigencias de

libertad donde se puedan poner en práctica los recursos del espíritu que los seres humanos poseen. (Rivas , 1984)

Los **intereses nacionales**, en su concepto, garantiza la existencia de cada uno de los integrantes de la nación, lo que implica un ámbito individual y colectivo; siendo así, la expresión de que se debe prevalecer el bien común sobre los individuales, emerge en un concepto más profundo, ya que la mayoría tampoco puede soslayar los derechos y libertades sobre los cuales las individuales aportan también a la sociedad, de ahí que el ordenamiento jurídico de su estructura es la que permite que haya equidad, justicia y libertad, con la que se pretende que cada individuo se desarrolló con todas sus capacidades, no solo en el sentido individual, sino que su aporte es fundamental para la sociedad que se crea. Así, las cosas, los **intereses marítimos** tienen varios niveles, o categorías dentro de las cuales, justamente, se crean esos factores fundamentales para que se cumpla la realización individual, dentro de un orden social y siendo consecuente con las aspiraciones colectivas. Los actuales tratados sobre la teoría del Estado, y los anteriores, no siempre están de acuerdo en las clasificaciones de los intereses marítimos y, en mucho, no siempre se puede llevar a una “homogenización” de las ideas, en ese sentido, razón que hace que el pensamiento siempre esté dentro de una dinámica que permite entender mejor la evolución en la que las sociedades se ven desenvueltas.

La identificación clara y sin dudas de los intereses nacionales es tan importante como la propia existencia individual y colectiva; es decir, ese concepto, que a la final de cuentas son realidades percibidas por el pueblo, deben, en todo momento, guardar la esencia con la cual un Estado y los gobernantes (mandatarios) se deben en forma absoluta a sus mandantes. A lo largo de la historia humana ha habido grandes pensadores que han identificado esas necesidades sustanciales, como han sido Tucídides, Maquiavelo y Rousseau, sin decantar los otros aportes de grandes pensadores; se les toma a los referidos como ejemplo, debido a la gran influencia que tuvieron en la construcción del Estado desde del punto de vista de la visión de lo que la nación (el mandante) espera de sus gobernantes (mandatarios). Los tres referidos autores son los que identificaron que existen intereses nacionales que deben defenderse con algo mucho más allá de la intención de hacerlo, o haciendo todo lo posible para hacerlo o más allá del cumplimiento de una extraordinaria misión más allá del deber; simplemente, son intereses que se deben defender con la propia vida, ni siquiera de uno solo, sino de todos los que fueren necesarios, porque los intereses vitales son los que dan el

soporte conceptual fundamental para la existencia del Estado, luego de eso, no hay discusiones y hasta los términos “legítimo” y “legal” se convierten, en determinadas circunstancias, un lado oscuro del mantenimiento de ese orden supremo; aunque resulte decirlo políticamente incorrecto y, a todas luces, un principio impensable, sin embargo, a lo largo del tiempo eso existe, eso ha cambiado, incluso, el destino de los pueblos, bajo el argumento de “razones de estado”<sup>1</sup>, un término ampliamente usado por el cardenal Richelieu, cuando se expresa “Yo soy católico, pero antes que católico francés y no tengo más enemigos que los del Estado”; esto, claro, es casi es una antítesis de los valores y principios que deben regir en los fundamentos del Estado; sin embargo, en el convencimiento de que es fundamental y encima de todo el interés nacional, existen razones de Estado, a pesar de que no las queramos aceptar, porque simplemente es un ejercicio en la penumbra del poder político en aras de proteger el interés nacional, el problema es que sobre esa base, también, los mandatarios autoritarios y dictadores han desgastado el concepto

La razón de Estado se halla vinculada al mal. Para muchos la política en general también lo está. Parece que ambas supondrían transgresión de valores que nos son queridos y rupturas con nuestras ideas sobre la moral y la justicia. Sin embargo, siguen con nosotros y desafían todos los intentos por domarlas en el horizonte teórico o en los ámbitos prácticos. (Del Aguila, 2000)

Los temas de la aplicación de las razones de Estado en función del interés nacional, en mucho sentido guarda un tema de moral, legitimidad y necesidad vital; en ese contexto la visión de alcanzar el interés nacional basado en la aplicación de una razón de Estado, es mayoritariamente incorrecta o visto como un tema de la inteligencia nacional relacionado con el espionaje o prácticas ampliamente criticadas, pero como se ha explicado, existe, paradójicamente, para prevalecer el interés nacional que se traduce en la orden suprema asignada al Estado, en el momento de su creación, esta es la garantía de que exista y se mantenga, de caso contrario se habla de un Estado fallido o de un Estado en el que ya no representa a la nación, por lo tanto inexistente; pero una vez que logra prevalecer, debe crecer y proyectar su influencia tanto como sea posible, para lograr generar el desarrollo, la supervivencia que la nación le exige, entonces, deberá utilizar el poder para neutralizar o

---

<sup>1</sup> En realidad, la razón de estado, como concepto y práctica que se le asigna al cardenal Richelieu, es un constructo de Giovanni Botero (nació en Bene Vagienna, en 1533 y murió el 27 de junio de 1617 en Turín, 84 años), quien fue un detractor de la visión política de Maquiavelo y un pensador muy objetivo sobre la teoría del Estado.

minimizar a las fuerzas, sean externas o internas, que pretendan someterlo, tal como lo haría cualquier persona frente a una situación de defensa personal ante cualquier amenaza en contra de su vida; entonces, uno de los conceptos de la razón de Estado es:

un concepto que articula en un sentido general un conjunto de objetivos superiores y edificantes que legitiman el obrar del político. Sin objetivos edificantes, el ejercicio del poder se convierte en una mediocre lucha cortesana. El Estado necesita también objetivos superiores para proyectarse y ganar legitimidad entre sus gobernados. (Curzio, 2004)

Por supuesto, que Maquiavelo hizo su parte en la construcción de este concepto, siempre evidenciando que el ejercicio del Príncipe está sentado en la propia existencia del Estado y que para ello no debía haber razones ni acciones que se opusieran a su bien hacer en función de su nación, al precio que sea necesario:

En orden para mantener su Estado, el gobernante es a menudo forzado a actuar de forma opuesta a la buena fe. Por ello, deberían tener una disposición flexible de acuerdo con el dictado de la fortuna y las circunstancias. El gobernante no debería apartarse del bien si es posible, aunque debe estar dispuesto a hacerlos si es necesario. (Machiavelli, 1999)

En todo sentido, el interés nacional, expresa la voluntad de la nación, de hecho, la nación es el mandante y los que gobiernan son los mandatarios; pero, es indispensable recordar siempre, que los mandatarios reciben una parte del derecho de tener días mejores y una vida digna, con todo lo que eso implica, de cada miembro de la nación y que no siendo posible que todos hagan lo posible e imposible por alcanzar esos objetivos, encomiendan a alguien (gobernante) para que aquello se pueda concretar con realidades en la máxima temporalidad posible. Entonces, como Rousseau concibió que voluntad general era algo que debía respetarse por encima de cualquier otra cuestión que el mandatario crea que debe hacer; de hecho, el fundamento de que las protestas pacíficas son legítimas, es una expresión objetiva de que la voluntad general debe tener espacios de expresión para transmitirle al mandatario, que el mandante no está contento o que le falta algo para satisfacer sus necesidades fundamentales, en su visión del contrato que los llevó a establecer los intereses nacionales fundamentales de ese concepto. Por eso es por lo que Rousseau se expresó en el sentido de que “Sólo la voluntad general puede dirigir los poderes del Estado de tal forma que el propósito para el que ha sido instituido, que no es otro que el bien común, pueda ser alcanzado” (Herrero, 2010, pág. 22), desde esa perspectiva, el interés nacional, desde una

perspectiva actual, podría definirse como:

El interés nacional, puede definirse entonces de forma genérica, como la defensa y promoción de objetivos naturales y esenciales de un Estado en el área política, económica, social y cultural. El interés nacional esencial, sería garantizar la supervivencia, seguridad del propio Estado y la defensa de su población. Inmediatamente después cabría situar la búsqueda de poder, riqueza y crecimiento económico. Todo ello, por sí mismo y para servir a la satisfacción del nivel esencial. (Herrero, 2010, pág. 19)

Entonces, el interés nacional es un interés vital (del que depende la vida misma) que atañe a la realidad de una nación, la cual exige los elementos sustanciales para garantizarle su existencia con un buen vivir, basado en una identidad, valores y principios fundamentales de justicia, equidad e inclusión; además de la seguridad para desenvolverse en sus actividades; la absoluta certeza de que en la consecución de sus aspiraciones lo podrá hacer con dignidad y respeto y que en ese marco tendrá educación, salud, alimentación y oportunidades para prosperar; sabrá que su familia y sus conciudadanos tendrán un territorio el cual será defendido por el Estado para mantener su integridad territorial y soberanía; y entenderá que el Estado establecerá los acuerdos que sean necesarios para lograr la cooperación internacional necesaria para que, en conjunto, se logren alcanzar objetivos vitales (nacionales) comunes, en aras del progreso de la nación. Entonces, parte de esos intereses nacionales, son los intereses marítimos nacionales, que extrapolan todas las garantías que el Estado debe dar a la nación, en función de todo lo dicho, para lo cual, deben tener objetivos nacionales marítimos, del cual deben emerger las políticas nacionales marítimas y de ellas los planes estratégicos para concretarlos.

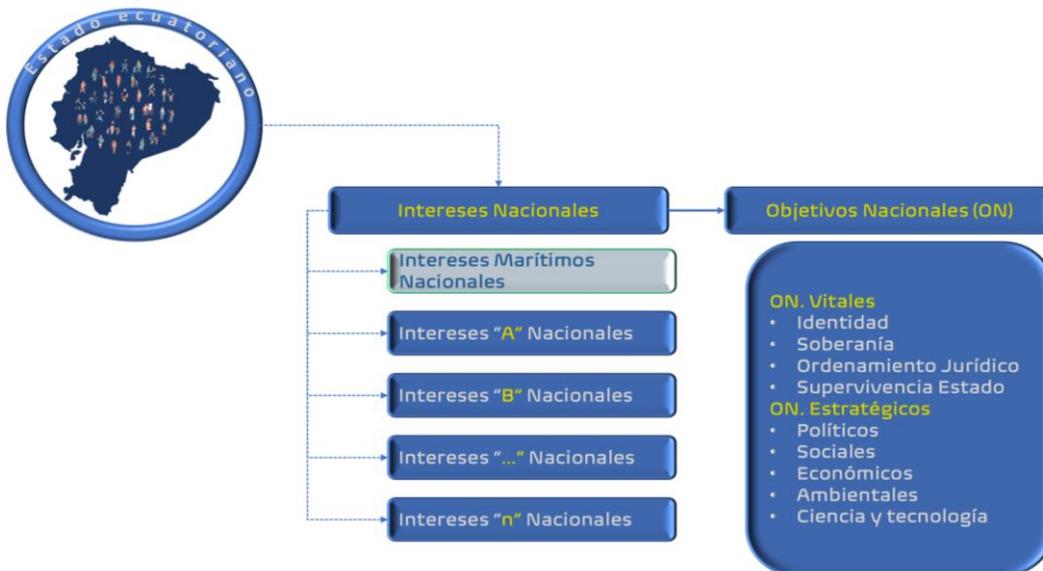
Los **intereses nacionales**, entre los que están los **intereses marítimos nacionales**, son **vitales y estratégicos** (Figura 1), **generarán objetivos nacionales vitales y estratégicos**.

En la actualidad los Estados gestionan todas sus capacidades para alcanzar sus objetivos nacionales, aquellos que, en primera instancia, deben estar en sus constituciones; sin embargo, no siempre es así, de hecho, Ecuador es un ejemplo de ello, pues, en su Constitución de 2008, no constan explícitamente, como debería ser. La reflexión consecuente con la construcción del Estado es que, en función de lo que la nación considera como sus intereses vitales, es que se definen sus objetivos nacionales, de hecho, el mandante debe exigirlos permanentemente y por eso es por lo que el mandatario es su servidor, cuando

existe claridad respecto al contrato social que los une. Entonces, los intereses nacionales, al ser considerados como “vitales”, del latín *vitalis*, “relativo a la vida”, implica sustanciales para garantizar la existencia, la supervivencia, el desarrollo y la proyección de su influencia; lo que se materializa en los objetivos nacionales que determina un” país y son ubicados como los deseos y necesidades más importantes de la nación. Su determinación entre otras cosas deberá redundar en la planificación estratégica de la defensa de un país” (RESDAL, 2011).

**Figura 1**

*Los Intereses y Objetivos Nacionales*



**Nota.** Los Intereses Marítimos Nacionales son parte sustancial de los Intereses Nacionales; por su importancia, dichos intereses pueden estar o no en los espacios marítimos jurisdiccionales, ya que, siendo vitales, el Estado deberá hacer lo posible e imposible por obtenerlos en donde éstos se encuentren. Los Objetivos Nacionales, entre los que, por supuesto, se encuentran los Objetivos Marítimos Nacionales, y que deben ser establecidos con claridad en la Constitución, guía las acciones para obtenerlos y satisfacer las necesidades vitales de la nación, en el ámbito marítimo. La figura es de propia autoría, creada para propósito de este trabajo.

Los **intereses nacionales estratégicos**, en muchas formas, se complementan con los intereses nacionales vitales, e interactúan con ellos, con el propósito de contribuir con su seguridad (la de los vitales), garantizando, de ser necesario, su propia existencia, para lo cual el empleo del monopolio legítimo de la fuerza es un factor gravitante. De tal forma que, los intereses nacionales estratégicos son aquellos que

que aportan seguridad a nuestro entorno y cuya protección contribuye decisivamente a la

defensa de los intereses vitales. Destacan entre ellos los que se derivan de la situación geográfica y condición marítima de España. Por su trascendencia y permanencia, reciben particular atención de nuestra política exterior. (Escrigas, 2010)

### **La pirámide de Maslow y los intereses nacionales**

Cómo identificar de una manera, lo más próxima posible, los sentimientos que caracterizan los intereses nacionales, partiendo del hecho de que la nación, el conjunto de pueblos de un país, a través del contrato social, asigna a un representante elegido por ellos, para que a su nombre alcance los objetivos nacionales de buen vivir, salud, bienestar, alimentación, prosperidad, etc. Esto es un tema complicado y bastante relativo, considerando la multiplicidad de seres humanos que engloban el concepto de “ciudadanos” de un país; sin embargo, sí es posible, con una suerte de estándar que, de una u otra forma, caracterice esos sentimientos; consecuentemente, la respuesta a esta necesidad se obtiene a través del análisis de la “pirámide de Maslow<sup>2</sup>”, la que representa la motivación y explica cuáles son las razones que impulsan a la conducta humana.

La pirámide está jerarquizada en cinco niveles de necesidades (Figura 2): 1) las básicas o fisiológicas (biológicas); 2) las de seguridad; 3) las sociales; 4) las de estima y reconocimiento; y, 5) las de autorrealización; la más importantes se encuentran en la base de la pirámide, y, la menos jerarquizada, en la cúspide. El asunto es que, conforme las personas satisfacen sus necesidades básicas, pasan a las siguientes y así hasta llegar a las otras que están en la cima, de tal manera que, como cada ser humano tiene diferentes percepciones, a Maslow le fue muy útil entender cómo las personas van superando cada nivel y qué es lo que priorizan o les motiva más, en cada etapa, a continuar, configurando el comportamiento humano (IEP, 2022).

Esta pirámide, como se puede inferir, es útil para identificar los intereses de las personas, basada en la priorización que hacemos los seres humanos, sobre los aspectos que cada nivel representa. Este aspecto de la idea de Maslow es extrapolable a la visión del Estado y el delineamiento de los intereses que la nación, en su conjunto, considera que son fundamentales, los que no tanto, etc.; por lo tanto, la pirámide, actuando como un tamiz del

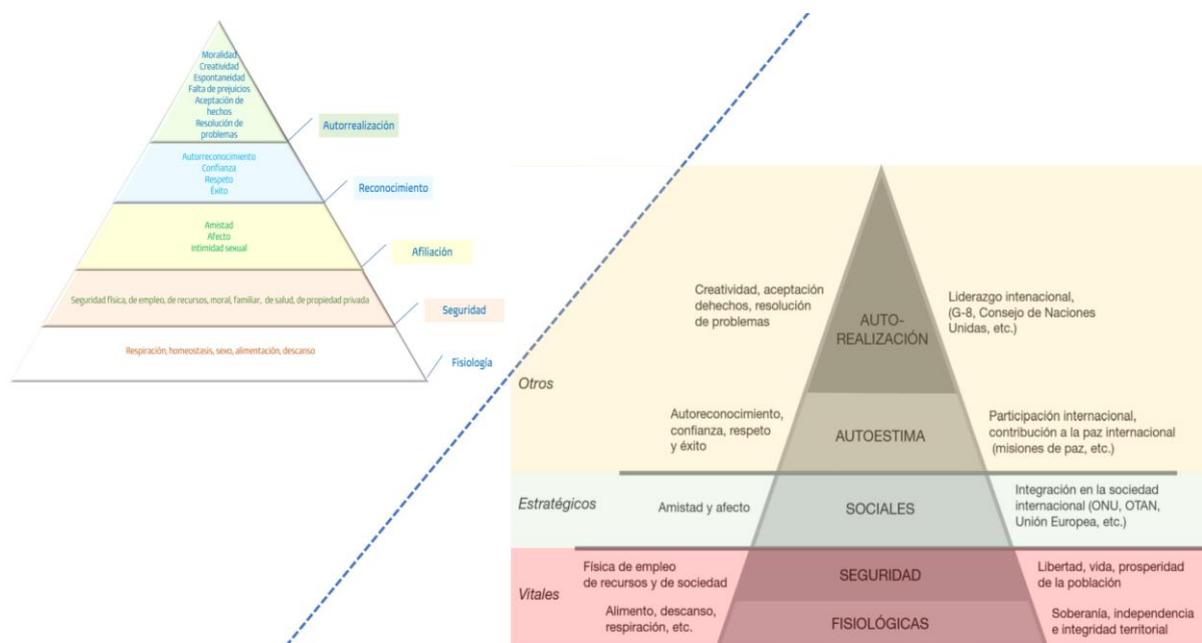
---

<sup>2</sup> Abraham Maslow fue estadounidense, connotado psicólogo experto en “psicología humanista”, de la cual es su cofundador y uno de sus más emblemáticos exponentes. Nació en Brooklyn, Estados Unidos, el 1 de abril de 1908; murió en Palo Alto, California, el 8 de junio de 1970, 62 años.

comportamiento humano y como un “identificador” de las necesidades, desde la perspectiva del Estado, define a los intereses nacionales, como aquellos que son vitales, dejando los otros como consecuencia priorizada de los primeros. Esa es la razón por la cual los intereses nacionales deben quedar claramente identificados, porque desde aquellos se derivan los objetivos nacionales que son las brújulas que todas las instituciones estatales identifican como el gran mandato de la nación y la guía que, como mandatarios (servidores de ese mandato) deben llevar a cabo, con el esfuerzo que sea necesario y con todos los medios que requiera ese mandato.

**Figura 2**

*La Pirámide de Maslow y su Relación con la Realidad Española*



**Nota.** La relación jerarquizada de la pirámide de Maslow fue extrapolada por la visión española en consonancia con sus intereses nacionales, identificando en cada nivel lo que su nación considera como sus intereses nacionales, desde los vitales, pasando por los estratégicos y finalizando con “otros”. Este es un buen ejercicio de identificación de las necesidades del mandante desde la perspectiva estatal y su estructura funcional para la satisfacerlas. La figura es una composición gráfica de propia autoría compuesta por una pirámide de Maslow de propia elaboración y un gráfico adaptado de “Intereses que afectan al orden internacional, la seguridad y el respeto de los derechos humanos” de L. San Gil, 2010, *Evolución del concepto de interés nacional*, (p. 146), Copyright 2010 por el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional de España (CESEDEN).

Tómese en cuenta que los medios, por sí solo, no satisfacen el cumplimiento de los objetivos de las necesidades, necesitan el poder (legítimo, por cierto) que deben ejercer para que cada jerarquía de necesidades sea satisfecha. Para que este aspecto sea visualizado de mejor manera, es posible hacer una comparación entre la pirámide conceptual del Maslow y

la que, por ejemplo, España ha considerado dentro de su visión de sus intereses nacionales (Figura 2); este es un buen ejercicio para identificar algunos aspectos de lo que podría ser una pirámide conceptual para la realidad nacional, desde que cada uno de los espacios estatales de gestión vital, entiendan, en primer lugar, el rol de servicio que ocupan en cada etapa, sus interrelaciones, internas y externas; así como el nivel de poder que está disponible para colocarla al servicio del mandante en aras de alcanzar los objetivos nacionales derivados; y, los medios que son fundamentales para que todo eso sea posible; no obstante, hay un cuarto factor trascendente en el esquema explicado, la voluntad, aquella que emana desde el mandatario, que es una de las características sustanciales por la cual es posible satisfacer las necesidades de los intereses nacionales, como la mejor forma de servir a los mandantes.

La voluntad tiene una estrecha relación con la convicción moral, ética y sincera de cumplir con su mandato, que es una de las características fundamentales que debe definir al mandatario (Tabla 1), de caso contrario tenemos alrededor del mundo ejemplos suficientes de aquellos que desconsideraron el servicio al mandante, asumieron los requerimientos de sus partidos políticos o grupos de poder, tomaron una determinada ideología para someter al mandante y asumir roles de dictador, inobservando, absolutamente la pirámide, sí ejerciendo la voluntad (poder) para satisfacer esos intereses específicos y cayendo en el absolutismo, el autoritarismo y la dictadura; poniendo todos los medios estatales disponibles y sometiendo a todas las instancias del poder estatal, para someter a la nación, dejando a la pirámide con un solo nivel, el de la base, el de los vitales, sin apenas o ninguna posibilidad de ser satisfecha, especialmente, el punto crítico llega cuando la libertad se pierde y el grado de supervivencia es lo único que guía al mandante sometido; cuando se lleva a ese nivel de consciencia del mandante, es posible que se extinga como “identidad” o reaccione para hacerla prevalecer, como la historia deja constancia en cada revolución social (no exenta de un costo humano considerable) que se ha dado, cuando el hombre ha superado el miedo y ha buscado el camino de las armas para reconstruir la pirámide

**Tabla 1**
*Niveles de la Pirámide de Maslow*

<b>Nivel</b>  <b>Desde la</b>  <b>base</b>	<b>Necesidad</b>	<b>Concepto</b>
Primer	<b>Básicas o fisiológicas (biológicas)</b>	<p>Son la base de la pirámide y sobre este nivel se construye el resto. La necesidad más básica sería la de la supervivencia física, y ésta sería la primera en motivar nuestro comportamiento. Estas necesidades son las únicas inherentes en toda persona: respirar, vestirse, alimentarse, descansar, sexo, etc. Se cubre todo lo relacionado con el ser humano para que pueda sobrevivir.</p>
Segundo	<b>Seguridad</b>	<p>Se refiere a todos aquellos aspectos que nos hacen sentir seguros para mantener un orden y seguridad en la vida y poder vivir sin miedo. Es decir, seguridad física (salud), tener dinero (trabajo), necesidad de una vivienda... En esta etapa se cubren las necesidades que las personas necesitan una vez ya han sido cubiertas las necesidades biológicas.</p>
Tercero	<b>Afiliación o sociales</b>	<p>Una vez cubiertas las necesidades anteriores, el tercer nivel se relaciona con las necesidades sociales que implican sentimientos</p>

		<p>de pertenencia. Es decir, sentirse integrado en la sociedad a través de las relaciones interpersonales y el desarrollo afectivo: amistades, pareja, familia, ser parte de un grupo, recibir y dar afecto, etc.</p>
Cuarto	<b>Estima o reconocimiento</b>	<p>Son aquellas relacionadas con la confianza, la reputación... De hecho, Maslow las clasificó en dos categorías: la autoestima – independencia, confianza en uno mismo, dignidad, logro, etc.-; y la reputación o respeto, que precede a la autoestima o dignidad.</p>
Quinto	<b>autorrealización</b>	<p>Se trata del nivel más alto y únicamente puede ser satisfecho una vez todas las demás han sido alcanzadas. En esta etapa es cuando el ser humano busca su crecimiento personal y desarrollar todo su potencial para lograr su éxito. Son personas autorrealizadas aquellas que son conscientes de sí mismas y se preocupan por las opiniones de los demás (moralidad, creatividad, éxito...). Este quinto nivel es el más racional y el que nos diferenciaría de los animales, ya que el resto son necesidades de carencia.</p>

**Nota.** La jerarquización de los niveles de la pirámide se fundamenta en la priorización de los seres humanos con relación a sus necesidades, desde las básicas hasta aquellas que representan un reconocimiento real de sus capacidades dentro de un entorno social, el cual es altamente competitivo. La tabla es de propia autoría y la información fue tomada, sin cambios, desde la página Web del Instituto Europeo de Postgrado (IEP, 2022).

La composición de una determinada nación puede ser muy heterogénea; así como también puede ser homogénea; eso depende de cuánto, sobre la totalidad de lo posible, los individuos que la componen están de acuerdo en las razones que los unen. En estos tiempos, en los cuales las reconceptualizaciones de las realidades generan pensamientos cuestionadores e incluso contradictorios con las realidades que se han ido viviendo; lo que es, evidentemente lógico, porque en el cambio de la perspectiva respecto a lo que existe, es parte de la evolución del pensamiento, de los actuales factores ambientales, sociales, económicos y políticos y, por supuesto, una irrupción dinámica y casi determinista de la ciencia y tecnología. En ese contexto es necesario repasar un poco algunos de los conceptos tradicionales sobre el eje de estas reflexiones, la nación; en los términos más objetivos posibles, porque solo así podremos determinar lo verdaderos equívocos que han surgido en la materialización de los documentos estatales que, por relevancia, determinan el destino de un país.

Veamos que nos dice una voz técnica, clásica, de renombre y con un pensamiento holístico, además de integral y objetivos, como es la *National Geographic Society*, la cual nos dice que nación es

...un territorio donde todas las personas están dirigidas por un mismo gobierno. La palabra “nación” también puede referirse a un grupo de personas que comparten una historia, tradiciones, cultura y, a menudo, un idioma, incluso si el grupo no tiene un país propio. (NATGEO, 2022)

En esta conceptualización, la presencia de un territorio sobre o “en” el cual se encuentran personas (que pueden representar la heterogeneidad o la homogeneidad en cuanto a sus características) y que son gobernadas por un mismo (único) gobierno, da la primera pauta de lo complejo que puede resultar definir “nación”; sin embargo, asumimos que esta primera acepción es la generalidad de los casos, pero no es el único. De ahí que, también está el segundo caso, el que hace referencia a una nación compuesta por personas que comparten una misma historia, las mismas tradiciones, la misma cultura e incluso un idioma (aunque, también, no necesariamente es una condición *sine qua non*); incluso, sin que esas personas,

necesariamente, pertenezcan a un mismo país.

Son interesantes los ejemplos que refiere la *National Geographic Society*; el primero es la nación no reconocida del Kurdistan, que involucra a partes de Armenia, Turquía, Siria, Irán e Irak; el segundo es el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que es un país soberano que constituye un Estado unitario, compuesto por cuatro países: Inglaterra, Gales, Escocia e Irlanda del Norte; y, además, Carlos III es Jefe de Estado de la Mancomunidad de Naciones, 54 países soberanos y semi soberanos, que tienen lazos históricos comunes; y el tercero el que tiene que ver con el Estado Palestino, no es reconocido por la Organización de las Naciones Unidas, ONU, como una nación, pese a que comparten la misma historia, tradiciones, idioma, es decir, tienen una misma nacionalidad, además tienen su propio gobierno; pero, no tiene un territorio.

### **La identidad nacional**

Con el pasar del tiempo, las situaciones y circunstancias van tejiendo la historia, la cual es un factor que crea muchos elementos “conectores” entre las personas que constituyen una nación, que si perduran lo suficiente, se van consolidando a lo largo del tiempo, generando afinidades, valores, principios, realidades constituyentes sobre la vida, la muerte, el arte, la gastronomía, los modismos, etc., que, en su conjunto, definen las tradiciones, las cuales se van enriqueciendo con las características de los tiempos en las que se alimentan y eso sucede cuando se transmiten de una generación a otra, lo que, paulatinamente, van construyendo el sentido de nacionalidad y de pertenencia; así como, también, la cultura y costumbres propias de una determinada nación. En ese contexto podemos encontrar algunas interesantes definiciones de la palabra “tradición”, como aquella que

sugiere la presencia de un legado que se transmite de generación en generación, por obra de un sujeto transmisor o un sujeto receptor. Lo que se transmite es, en su esencia, un acervo permanente de verdades vitales, que asumen diversas y renovadas formas históricas.

(...) la transmisión de un conjunto de verdades fundamentales que constituyen un tesoro doctrinal para el hombre y han sido recogidas de la revelación. Este acervo invariable en sí mismo, se encarna bajo formas históricas mutables. Vivifica a los pueblos que lo reciben y les imprime fisonomía propia y particular estilo de vida. (servicios.abc.gov.ar, 1968)

En la primera parte de la cita anterior, existe un “puente conector” que integra a las

generaciones; puente porque, en términos generales es un sostén fuerte, estructurado y sobre el que “fluye” y “resuelve” un obstáculo profundo entre dos puntos; lo que define, no sólo un tráfico para las ideas y pensamientos, sino de “conexión” entre ellas y entre los puntos que une el puente, que en sí son, un medio sólido por el cual fluyen y se conectan las generaciones, en su sucesión en el tiempo, y con ellas, los pensamientos e ideas; pero, cada punto que conectan, en cada trayecto por el que fluyen, la evolución se hace presente en todos los instantes de esa dinámica, creando un tejido que, en cada “actualidad” de ese fluir, materializan cosas nuevas, elementos adaptativos a los nuevos entornos, que los van haciendo más perfeccionados.

La segunda parte de la cita ratifica lo que se ha dicho; no sólo con el hecho de que las generaciones van recibiendo legados fundamentales de la construcción que ha hecho la anterior, sino que, también, la construcción inducida por el propio ciclo de evolución que ha tenido; en algunos casos serán grandes, en otros pequeñas, pero igualmente importantes en la construcción de la “identidad” que es la verdadera pega con la que los pueblos se van construyendo y evolucionando. La construcción de esa identidad es continua y dinámica, independientemente de que si es del todo buena o del todo mala; es cómo las circunstancias de la evolución la van condicionando, pero eso es lo que hay, eso es lo que es; por eso, es sustancial que el Estado y los gobiernos que generan sus acciones, traten siempre, con todo el esfuerzo posible, que esa identidad tenga lo mejor de cada tiempo de la sociedad que la va construyendo. Es una responsabilidad que tiene que ver con la supervivencia de los pueblos que nacen alrededor de esa identidad, y que en la actualidad caracterizan el patrimonio cultural inmaterial de los pueblos.

En los eventos históricos de importancia capital para Ecuador, hay pasajes complejos en los que el patrimonio cultural inmaterial y la construcción de la identidad nacional han tenido situaciones muy complejas que han deteriorado la esencia sobre la cual esos dos factores debieron haber quedado claros para todos quienes constituimos esta País. Sin embargo, debemos ser objetivos y entender que nuestra identidad nacional tuvo cortes abruptos a través de la historia, que determinaron saltos que no siempre fueron beneficiosos para la construcción de la nación ecuatoriana. Desde que Francisco Pizarro arribara a las costas de San Mateo (hoy provincia de Esmeraldas), días después de que zarpara de

Panamá<sup>3</sup>, se inició un proceso en el que se produjeron varias disrupciones en la construcción de la identidad nacional, ya que vino la conquista, el colonialismo, la independencia, la conformación de la Gran Colombia<sup>4</sup>, la disolución de la Gran Colombia<sup>5</sup>, el accidentado proceso de consolidación del territorio del nuevo Estado llamado Ecuador, la inmadurez política con la que Ecuador comenzó su vida republicana y que se prolongó en el tiempo, todo ello incidió para que la identidad nacional que debía amalgamar un conjunto de etnias, alrededor de un patrimonio natural inmaterial y factores comunes propios de una construcción permanente; en realidad no lo fue; hoy entendemos que nos ha dejado grietas grises por las cuales la incertidumbre y la falta de empatía con el ser “ecuatoriano” comienza a ser un grave problema.

Ecuador tiene una amalgama de caracteres que han incidido sobre el comportamiento de sus pueblos y que se han definido, en gran parte, por el entorno geográfico en el que han transcurrido sus vidas; lo cual, sin dudas, sí han estructurado varios espacios vitales de gestión, como la Amazonía, la Sierra, la Costa y las islas Galápagos. No es verdad que en un país sólo puede haber una identidad que se la defina como una identidad nacional; eso es irreal, en la contundencia de los hechos ciertos, sí puede haber un país con varias identidades, sin dejar de lado la definición de las cosas comunes que los une, reconociendo la individualidad de sus integrantes; en ese sentido, es interesante lo que expresan Gortaire & Montalvo (2020), cuando refiriéndose a la identidad, parten de una línea base tan sencilla como evidente, pero nunca observada, relacionada con que, los eventos simples, son observados desde distintas perspectivas, tantas como individuos se encuentren presentes, entonces, recalcan que:

dentro de una misma nación puede haber distintas identidades. La percepción de los eventos comunes resulta de un proceso subjetivo, por lo que cada individuo o colectivo de individuos pueden concebir algunos elementos de su identidad de manera diferente. En este marco, es importante tomar en cuenta que la identidad nacional no se traduce en la pérdida absoluta de

---

<sup>3</sup> Se dice que Pizarro inició su último viaje desde Panamá el 20 de enero de 1531, con un contingente compuesto por tres buques, 180 hombres y 37 caballos. Llegó a San Mateo y desde ahí avanzó por la costa, e iniciando la conquista del imperio Inca, comprendiendo la guerra civil que, para esos momentos, libraban Atahualpa y Huáscar.

<sup>4</sup> La Gran Colombia fue un vehículo para unir fuerzas y lograr la independencia de España. Su ideólogo, Simón Bolívar, creía en una gran nación; no obstante, la falta de carreteras y de una verdadera convicción para estar juntos, a no ser por la voluntad que tenía Bolívar de que así fuera, terminó cuando decidió retirarse del proceso, sobreviniendo la disolución de la Gran Colombia.

<sup>5</sup> Ecuador se separó de la Gran Colombia el 13 de mayo de 1830.

la individualidad. Por este motivo, dentro de una nación también se pueden ver algunos factores que definen la identidad de los individuos en cuestiones como la edad, el género, la clase o la región. (pág. 21)

Ecuador, en términos generales, se ajusta a esta realidad. La geografía, como espacio vital de gestión, no sólo ha establecido características específicas en el carácter de los individuos de estas extraordinarias regiones de nuestro País, sino que, además, ha imprimido una identidad variopinta y compleja, tanto más profunda es, cuantos más acontecimientos históricos disruptivos la han tamizado, que también ha sido la realidad ecuatoriana, que ha dependido de una variabilidad política, con matices que aparentemente son distantes, pero que, la actuación de sus detentores los han hechos más próximos de lo que deberían. Por eso es por lo que nuestra actual identidad nacional tiene algunos espacios de incertidumbre propiciados por esa multifase política de la que, algunos líderes ecuatorianos, a lo largo de nuestra historia, han cubierto sus verdaderas intenciones; de ahí que Gortaire & Montalvo (2020), vuelven a evidenciar este rasgo:

La identidad de un Estado se encuentra fuertemente ligada a sus procesos históricos de institucionales. La responsabilidad de cuál es el representante de la identidad de un país depende, en gran medida, del sistema político, por ejemplo. Sistemas democráticos promueven mecanismos en los que la propia sociedad va determinando las normas y los caminos, con los que se construye y perpetúa una identidad. Esto no significa que este tipo de sociedades tiene una cultura única común. Sin embargo, en estos entornos, las diferentes comunidades humanas recurren al sistema político como mecanismo de acuerdo y discusión de su entorno.

En ese sentido, hay algunos aspectos esenciales que definieron esa relación profunda con el pasado, y es que los propios españoles y la costumbre de los propios de la tierra fusionada ya con los europeos, crearon denominaciones que definieron la identidad de los pueblos de la costa, llamándolos como “cholos”, “montubios” o “capiros”; debido a que en las zonas ribereñas de la costa se consolida la hacienda como forma de propiedad con producción agroexportadora, mientras que en la franja marítima amplias extensiones de tierra permanecieron bajo gobierno indígena hasta nuestros días (...) De esta manera las poblaciones actuales del cordón marítimo, se reconocen como descendientes de los “antiguos” o “nativos”, usando también el término “cholo”, pero sin incorporar la palabra

“indio” o “indígena”. Esta la reservan para diferenciarse de los grupos “de la sierra”, que quedaron sometidos al control directo de las haciendas (...) (Alvarez, 2016)

La historia de los pueblos que hoy conforman el actual Ecuador, como se indicó, ha tenido espacios de verdaderas transformaciones; muchos de ellos han dejado heridas abiertas hasta la actualidad, como es el caso de los indígenas, con quienes nos deberían unir profundas raíces culturales, de hecho, y es lo más paradójico, cualquier etnia que acompañó al mestizaje, sea esta europea, asiática, africana, etc., se unió a aquellas personas que ya habitaban estas tierras y que tenían una amplia cultura y conocimiento; su propia visión cosmogónica aún hoy sorprende a los científicos y suscita admiración, por lo rica y profunda, sobre todo en su visión de su entorno, de la *pachamama*<sup>6</sup>, de la *mama cocha*<sup>7</sup>. De esa última, la identidad del hombre que prosperó en la zona marino-costera de los territorios que hoy son Ecuador, fundó su carácter en lo que el mar talló durante siglos, una visión oceánica de pueblos pujantes y comerciantes, que utilizaron balsas maniobradas con gran habilidad y que transportaban mercancías de alto valor, hacia varios puntos de la costa suramericana septentrional; intercambiando dichas mercaderías con una curiosa moneda: la concha *spondylus princeps*.

### ***Patrimonio cultural inmaterial***

La identidad nacional tiene una profunda relación con la capacidad moral de que un pueblo, en nombre de lo que son como tal, perduren en el tiempo; le da a cada uno de los miembros de una nación un apellido con el que se enfrentan al mundo; desde siempre, hasta la actualidad. En muchos casos es motivo de orgullo, por todo lo que las anteriores generaciones construyeron en bien; no obstante, también hay casos en los que esa identidad, por una circunstancia específica, no es representativa o tiene alguna connotación negativa, que, con el tiempo, simplemente, se extinguen. Los pueblos, en el flujo evolutivo continuo tienen en su esencia intereses fundamentales, los cuales les permite sobrevivir, desarrollarse y proyectar su influencia y poder hacia otros pueblos; lograr esa identidad, por lo tanto, es una responsabilidad permanente del Estado, y, cada gobierno, debe establecer los objetivos, los lineamientos (políticas nacionales) y las estrategias con las cuales se cumpla esa necesidad vital, que configura una parte fundamental del carácter del pueblo.

---

<sup>6</sup> En la mitología incásica, en quechua, significa “Madre Tierra”; no obstante, la visión de la Pachamama reivindica más de un pueblo de la región de los Andes.

<sup>7</sup> En la mitología incásica, en quechua, significa “Madre de las aguas”.

Hoy en día, quienes vivimos el Siglo XXI desde cada camino que las distintas identidades de los pueblos han trazado los caminos, encontramos referencias fundamentales para continuar con la construcción permanente de esa identidad, entonces, los pueblos miran alrededor para buscar las evidencias de ese patrimonio que los ancla a sus valores, principios, arte, cultura, sabiduría, visiones, etc., entonces, con lo que primero se encuentra es con el patrimonio cultural, aquello tangible como objetos físicos, como edificaciones, monumentos, lugares que representaron espacios vitales de gestión. Aunque eso es importante, no es lo único, porque, además, está lo que no es material o tangible; es decir, lo inmaterial e intangible, que representa todo aquello que el pensamiento, las ideas y el ingenio de quienes nos precedieron fueron capaces para darnos saberes ancestrales, cultura, arte, tradiciones orales, principios, valores, visiones cosmogónicas, etc.

No obstante, tanto el patrimonio cultural material, como el no material, que definen la identidad de los pueblos, sus identidades nacionales, conforme pasa el tiempo y la ciencia y tecnología va mejorando las capacidades de comunicación a nivel mundial; y los procesos de globalización continúan inexorables, los conceptos atrás de estos patrimonios comienzan a desmaterializarse en el imaginario de los pueblos, lo que también trae consigo un riesgo para la existencia del Estado, cualquiera que este sea, en función de nuevas tendencias y visiones que ante la fragilidad de los patrimonios, comienzan a ocupar espacios fundamentales de los pueblos; y, con ello, han comenzado las dificultades de los pueblos en entenderse parte de sus naciones, de sus realidades ancestrales, lo que, evidentemente, no tiene nada que ver con una negación a la evolución y con ortodoxias o anacronismos; porque sí es importante entender el mundo global, sin perder la esencia de sus identidades nacionales; porque, pese a su fragilidad

el patrimonio cultural inmaterial es un importante factor del mantenimiento de la diversidad cultural frente a la creciente globalización. La comprensión del patrimonio cultural inmaterial de diferentes comunidades contribuye al diálogo entre culturas y promueve el respeto hacia otros modos de vida.

La importancia del patrimonio cultural inmaterial no estriba en la manifestación cultural en sí, sino en el acervo de conocimientos y técnicas que se transmiten de generación en generación. El valor social y económico de esta transmisión de conocimientos es pertinente para los grupos sociales tanto minoritarios como mayoritarios de un Estado, y reviste la misma importancia para los países en desarrollo que para los países desarrollados.

(UNESCO, 2022)

Estas reflexiones nos permiten ver elementos de la nación que son fundamentales a la hora de enfrentar, con resiliencia y con capacidad de adaptación superior, los complejos procesos de la evolución. ¿Por qué es tan importante esto, en estos tiempos? Porque las amenazas, que también evolucionan, ahora desarrollan estrategias para destruir a los Estados desde adentro hacia afuera; desde el núcleo de su existencia: su nación, sus pueblos; y lo hacen destruyendo todo lo que se habría construido como pueblo, comenzando por su “identidad”; ¿qué entidad o persona sin identidad puede correlacionarse con el mundo? ninguna; entonces, destruirla da los espacios necesarios para que otros intereses ajenos intervengan en su entorno, degradando sus valores y principios, sometiéndolas al terror y al miedo, destruyendo su pasado que le dio su identidad, creando símiles negativos, etc. De hecho, en ese contexto, uno de los más susceptibles y vulnerables es el “patrimonio cultural inmaterial” y uno de sus medios de construcción fundamental, las tradiciones y expresiones culturales

El ámbito “tradiciones y expresiones orales” abarca una inmensa variedad de formas habladas, como proverbios, adivinanzas, cuentos, canciones infantiles, leyendas, mitos, cantos y poemas épicos, sortilegios, plegarias, salmodias, canciones, representaciones dramáticas, etc. Las tradiciones y expresiones orales sirven para transmitir conocimientos, valores culturales y sociales, y una memoria colectiva. Son fundamentales para mantener vivas las culturas. (ICH-UNESCO, 2022)

La advertencia de la UNESCO es real, porque hay una crisis profunda de la identidad nacional que está afectando al empoderamiento de los pueblos respecto al significado de nación; probablemente no estaba en el horizonte de los gobiernos globales entender esta variable, dentro de sus políticas nacionales y su esfuerzo de consolidar estrategias sólidas, eficientes y oportunas. En donde hay espacios grises o huecos culturales, el patrimonio inmaterial se disuelve ante la anticultura que representa la desvalorización y la descalificación de los principios, entonces, se vuelve una sociedad que va perdiendo su identidad y luego, queda vulnerable ante cualquier amenaza. No es sólo el hecho de decir que las nuevas generaciones, los milenials y centenials ven el tamaño de su casa tan grande como el mundo entero y piensen que su patria está en todas partes; y, otra cosa diferente es entender que, siendo cosmopolitas (en el sentido realista), entendiendo nuestras raíces como nación, entendamos las complejidades del mundo ¿cómo entonces entendieron las líneas

fundamentales de la constitución que los rige? En ese deterioro juegan un papel fundamental el manejo de la información y los contenidos de ésta; no está mal evolucionar con las tendencias globales, es parte de ser cosmopolita; pero, lo que está mal, es que el facilismo está llevando a las familias y a los gobiernos (estos últimos en nombre del Estado) a minimizar esos impactos o, como en el caso de los gobiernos totalitarios, usar la información en beneficio de sus propios intereses

Al igual que otras formas del patrimonio cultural inmaterial, las tradiciones orales corren peligro por la rápida urbanización, la emigración a gran escala, la industrialización y los cambios medioambientales. Los libros, periódicos y revistas, así como la radio, la televisión e Internet, pueden surtir efectos particularmente nocivos en las tradiciones y expresiones orales. Los medios de información y comunicación de masas pueden alterar profundamente, o incluso reemplazar, las formas tradicionales de expresión oral. La recitación de poemas épicos que en otros tiempos necesitaba varios días puede quedar reducida hoy a unas pocas horas, y las canciones tradicionales con las que se cortejaba a la novia antes del matrimonio pueden sustituidas por discos compactos o archivos digitales de música. (ICH-UNESCO, 2022)

## **La construcción del interés marítimo nacional**

### **La balsa manteño-huancavilca**

Sí, la identidad de los pueblos está ligada a los procesos históricos<sup>8</sup>, es justo ahí, cuando aquel encuentro entre un navegante español<sup>9</sup> y unos navegantes indígenas, aquel 1 de octubre<sup>10</sup> de 1526, reveló un aspecto sustancial del hombre que vivió a la vera del Pacífico: su eficiente adaptación al mar, identificando a la balsa *Manteño-Huancavilca* como una de las herramientas más eficientes de navegación de la época, la cual, usando unos tablones perpendiculares a su cubierta (cuatro o más de ellas, según su tamaño) lograban controlar el curso, controlando las corrientes y el viento, evidenciando su versatilidad de uso y, sobre

---

<sup>8</sup> El proceso de descubrimiento y conquista de las américas tuvo un solo fin evidente, lograr riquezas; llevar la palabra de Dios a los pueblos americanos fue en cierto modo un pretexto, aunque también es evidente el enorme esfuerzo que hicieron algunas órdenes religiosas para llevar el evangelio hasta donde era imposible hacerlo.

<sup>9</sup> El marino español fue Bartolomé Ruiz, perteneciente a la segunda expedición que realizó Pizarro desde Panamá, con el fin de encontrar el Pirú o Birú; quien, en ese momento histórico, cumplía el encargo de Pizarro de explorar más hacia el Sur

<sup>10</sup> Algunos autores determinan que el encuentro fue el 26 de septiembre de 1526, frente a Cabo Pasado; no obstante, las referencias apuntan a que el encuentro fue a las afueras de las costas de Esmeraldas; no obstante, las descripciones apuntan a los dominios del señor de Salangone

todo, su amplitud de autonomía. De ese encuentro hay cronistas españoles<sup>11</sup> que lo detallaron, como, por ejemplo, Gonzalo Fernández<sup>12</sup> de Oviedo y Valdés, quien nos relata:

E vido venir del bordo de la mar un navío que hacia muy gran bulto, que parecía vela latina, y el maestra é los que con el yban se aparejaron para pelear, si fuese menester; é arribó sobre el navío é le tomaron, é hallaron que era un navío de tractantes de aquellas partes que venían á hacer sus rescates, en el cual venían hasta weynte personas, hombre é mujeres é muchachos.

La manera deste navío era de muy gruessos maderos reatados fuertemente con sogas rescias de henequén, con su alcáçar é retretes é gobernales, velas é xarçias é potales de piedras grandes, tamañas como piedras de barbero que sirven en lugar de áncoras. (Marcos, 2005)

La identidad marítima ecuatoriana se ha ido forjando con la amalgama de varias culturas que habitaron en los antiguos territorios de los pueblos ancestrales de la costa; entre ellos, el gran señorío de Salangome, que representó un centro comercial y marítimo de gran importancia, sobre todo por su gran capacidad de comerciar con otros pueblos costeros hacia el norte, hasta México y, al sur, hasta Chile.

El Señorío de Salangome es el nombre de una poderosa alianza comercial de los pueblos manteños en el sur de Manabí y Santa Elena (800-1530 dC); Joan Sámano (1527) y Cieza de León (1553) citan a Salangome (Comuna de Agua Blanca), Tuxo que hoy llama Machalilla; Sercapez, que hoy llama Puerto López y Salango como pueblos integrantes de este Señorío. Hacia el norte están el Señorío de Jocay y el Señorío de Picoazá. (Sánchez , 2017)

Los principales instrumentos para haber establecidos líneas de comunicación hacia México y puntos intermedios; y, hacia el sur, hasta Chile y puntos intermedios, fue la balsa que ya se describió brevemente y que también se adaptada al tipo de necesidades del usuario, para determinar su tamaño. La influencia en la costa, como se puede entender a través del tiempo, fue considerable, porque, sobre todo, impulsaba permanentemente procesos de desarrollo comercial, calidad de vida entre sus habitantes y una gran capacidad de comercializar los productos en una extensa área oceánica. Lo importante de todo esto es que

---

<sup>11</sup> También son interesantes las descripciones del evento, relatados por Sámano-Xerez.

<sup>12</sup> Fue un historiador y naturalista, quien nació en Madrid, España, en 1478 y murió en Santo Domingo, el 26 de junio 1557; probablemente es uno de los más aguzados y detallistas cronistas de las Historias de Indias.

este Señorío acopió para estos procesos a una gran cantidad de pueblos de la actual costa ecuatoriana e imprimió su carácter marítimo; el cual, de alguna manera, con la llegada de los españoles, culminó, quedando los rezagos de ese carácter en algunas poblaciones, caracterizando días festivos de conmemoración; de alguna manera no se puede decir que se perdió del todo, pero, lo que sí está claro, es que esa visión hacia el mar prevaleció hasta nuestros días

La evidencia arqueológica y etnohistórica permitió establecer la existencia de cinco señoríos precolombinos en la zona: Salango, Puerto-López (Tuzco), Agua-Blanca (Salangome), Machalilla (Sercapez), y Salaite (Cayo), en los cuales se encontraron estratos de ocupación Valdivia, Machalilla, Chorrera, Engoroy, Bahía, Guangala, Manteño. Cabe resaltar que, según los avances actuales de las investigaciones, el señorío de Salangome (actual comunidad de Agua Blanca) parece haber sido el más importante de la zona, ya que se habría extendido hasta el río Esmeraldas. (Museo Arqueológico de Salango, 2007)

Sin duda el cruce del pensamiento marítimo entre los pueblos autóctonos de lo que hoy es la costa ecuatoriana y de los conquistadores, fue un choque entre dos culturas orientadas hacia el mar, aunque una, la española, tenía la necesidad de cubrir con su presencia, la mayor cantidad de pueblos en el menor tiempo posible, como objetivo fundamental de la conquista; claro está que eso estaba supeditado por la necesidad de obtener riquezas; segundo, que ello le permitiría tener un posicionamiento ante la corona española y ante sus propios parte; tercero, que en ese esfuerzo también estaba el concepto de asegurar a sus familias (de la forma y estructura que hubieran sido) recursos para el futuro; y, cuarto, con todo ello, lograr consolidar una posición de poder e influencia en la nueva sociedad que se estaba formando. Lo último también es un factor de supervivencia, que debía ser concretado en los primeros instantes de la conquista, sobre todo por la competencia que cada vez se incrementada, conforme los nuevos interesados arribaban desde el viejo continente, cada vez más impulsado por el oro y las riquezas que Colón y sus tripulaciones mostraron a un mundo que estaba pasando por una situación económica compleja, viendo que esta era una alternativa para el mejoramiento de sus vidas.

Otro aspecto que es necesario evidenciar es que los intereses marítimos existían ya en las relaciones comerciales que se realizaban entre los pueblos ancestrales costeros; estaba claro para ellos que la pesca; el comercio marítimos; la fabricación de las balsas; la fabricación de los textiles y la cerámica; además de las conchas spondylus y la orfebrería en

estudios más cercanos a la época de la conquista española, eran fundamentales para su desarrollo y supervivencia; además, los espacios de gestión vital en los que todos esos elementos eran elaborados, construidos, negociados y distribuidos, llegando incluso a un nivel de organización avanzado en cuanto al urbanismo y desarrollo humano

Las mercancías que llevaban los navegantes impresionaron a los españoles, no solo por la presencia de metales preciosos, sino por el amplio conjunto de productos entre los que destacaban dos: mantas de lana y algodón, y especialmente, conchas marinas, denominadas por las sociedades andinas como Spondylus o mullu. Estas personas les informaron de que provenían de una ciudad llamada Salangone (Salango, Ecuador), y que en su territorio había muchas más ciudades y con similares riquezas.

Los conquistadores españoles quedaron pronto asombrados por la organización y complejidad de los asentamientos que observaron en la actual costa ecuatoriana entre 1526 y 1530: "Tienen los pueblos muy bien traçados de sus calles, tienen muchos géneros de hortalizas y tienen mucha horden y justicia entre sy; y es gente de mucha polizia". (Olmo-Enciso & Castro-Priego, 2020)

### **La industria de la construcción naval**

La visión del mar enfocada al comercio marítimo y a la necesidad de astilleros para construir las embarcaciones con las cuales realizaros dicho comercio, además de construir naves de guerra que le permitió a la Corona española enfrentar a los filibusteros, piratas y corsarios (especialmente ingleses) controlar hasta cierto punto los ataques y robo de los insumos fundamentales que llevaban desde las colonias de América a España; también constituyó un elemento sustancial en la construcción de la identidad marítima de muchos pueblos de la costa, aunque no se puede definir que esa identidad pudiera llamarse "ecuatoriana" en esa época, en la que la influencia española, a través de la Real Audiencia de Quito y todo el aparato que España impuso a la América colonizada, definían más bien un sentido de pertinencia con los ojos más colocados en el aquí y en el ahora, que en la misma España, aunque sí guardaron referencias de sus orígenes indígenas y sus pueblos, eso sí era claro para los pobladores que se encontraron en esa transición.

Tal vez si lo vemos fraccionada la situación de la Corona española, probablemente no comprendamos el verdadero reto que representó para la industria de los astilleros, los cuales, si extrapoláramos al día de hoy, llevó un proceso de los primeros en I+D+i, aunque el tema

de la Academia de alguna manera se centrara a un aprendizaje del medios, los recursos y el talento humano; pero, es fácil entender que todo aquello debía funcionar porque, en primero lugar la distancia a España para esperar la fabricación y puesta a punto de un barco en los astilleros españoles y traerlos a América, no era que pudiese ser rentable, considerando que en casi 3 siglos de control de la corona española, el flujo comercial fue intenso, imparable; entonces, era evidente que la corona española debía promover la construcción y producción de astilleros, para que, como se indicó, construyera barcos mercantes y que den seguridad a los cargueros; así fue como se evidenció la importancia geoestratégica del puerto de Guayaquil, que junto con el de la Habana<sup>13</sup>, conjugaron puntos estratégicos fundamentales para el comercio marítimo de las Américas, el desarrollo, la supervivencia y, sobre todo, la proyección de la influencia de España, como hegemón de la época, toda vez que después del Tratado de Tordesillas, ésta fue perdiendo capacidad de mantenerse como una potencia marítima

En los tres siglos durante los que el imperio español gobernó casi sin interrupción la región del Pacífico americano, estableció y estimuló el establecimiento de varios centros de construcción de naves. Algunos de estos astilleros fueron organizados con apoyo directo de la corona, para asegurar la construcción de naves reales para el transporte y protección del llamado “quinto real” primero, y luego para protección del comercio general y para realizar viajes de exploración que permitieran a España mantener y extender sus dominios en el Pacífico. Este fue el caso por ejemplo de El Realejo y Guayaquil. Estos establecimientos fueron los más estables y funcionaron por largos períodos. (León , 2009, pág. 54)

Desde el punto de vista del desarrollo de la construcción marítima, ésta no puede desarrollarse de forma espontánea, y como hemos referido existieron factores que la propiciaron y que definieron las características de muchas de ellas, entre ellos estaba el comercio (el tamaño de los buques depende del volumen de la carga); la operación marítima que tenían con otros países (además de aquella demandante desde la Corona española); las distancias que debían cubrir (unos casos de cabotaje<sup>14</sup>, otros en el Pacífico y otros en el Atlántico); las condiciones el entorno marino que debían enfrentar. A veces, las consideraciones sobre la existencia misma de los astilleros están supeditada a pensarlas

---

<sup>13</sup> Para la época habían alrededor de 23 astilleros que intentaban acercarse a las capacidades de la Habana y Guayaquil.

<sup>14</sup> Son barcos construidos con el propósito de navegar “pegados” a la costa, entre puerto y puerto, o no tan distanciados de ésta; normalmente su diseño es de quilla para bajas profundidades. El transporte de cabotaje implica pasajeros y/o carga.

como la actividad en sí misma y no en las actividades afines que son las que también promueven su desarrollo y sobre todo el empleo, que es justamente lo que en la época de la colonia era uno de los factores de “estabilidad” más significativo, sobre todo cuando ya no habían muchas regiones que no fueran conquistadas y colonizadas, lo que, poco a poco, condujo a la disminución de esta actividad.

Estos oficios o actividades afines a los astilleros también fueron factores sustanciales de la prosperidad de algunas ciudades coloniales, como Guayaquil. Para comenzar estaban aquellos que sabían cómo diseñar un determinado tipo de buque, que señalaban con claridad que tipo de madera debía usar y, por supuesto, en eso, los proveedores de la madera también tenían su especialización, ya que debían proveer la madera de la mejor calidad posible para aquellos navíos que eran más demandados por las condiciones de los océanos. En ese contexto los carpinteros y sus ayudantes<sup>15</sup> constituían un gremio importante, sobre todo si tenían experiencia, ellos eran parte de los constructores; en ese mismo sentido de la “línea de construcción” estaba aquel gremio que se dedicaba a la elaboración de las velas y todo lo que ello conlleva, es decir, los que hacían las jarcias, proveían los materiales<sup>16</sup>. Todo este equipo de personas hacía posible la construcción de los buques, dinamizaban una economía del puerto y la de proveedores y artesanos, sin contar que florecieron lugares donde comer y beber.

Construir un buque a vela, entonces, era una tarea complicada, pero en su conjunto era un negocio en el que todos ganaban; esa percepción de que la mayoría de las personas que construían un barco y de los que proveían los mejores materiales y la mejor mano de obra, entre la que ya se destacaban carpinteros indígenas que habían desarrollado grandes habilidades para el oficio. Todo ello, se convirtió en un interés marítimo vital que no sólo era del interés de la Corona desarrollar y mantener, sino que también regular. Por supuesto que su costo obligaba a pensar en posibilidades de compartir los gastos entre inversores, considerando la creciente demanda, ya que las mercaderías que se movían entre los puertos, España y otros países europeos, generaban una demanda que mantenía ese interés marítimo. Debido a que un barco es una inversión costosa, desde al menos el siglo XIV se constituyeron compañías formadas por varios comerciantes que compraban una o más

---

<sup>15</sup> Constituían ejércitos de calafateadores, aserradores, herreros, cargadores y proveedores de los materiales para esas subtarefas.

<sup>16</sup> Esencialmente cabuyas, brea, estopas, tiras de cáñamo, etc.

acciones para construir o fletar un navío. A menudo uno de los socios era a la vez el “maestre” o capitán de la nave, asumiendo la responsabilidad ante otros socios por el manejo del barco y el transporte y a menudo también por la venta de la carga. (León , 2009)

En ese contexto, Guayaquil tuvo un importancia capital en la colonia, no sólo porque la ciudad tenía una dinámica comercial muy alta, sino que, además, definían los aspectos políticos de la gestión marítima, tenían los proveedores próximos de gran calidad y, además, acogían a diversos tipos de migrantes los cuales valían tanto cuanto sus habilidades para el astillero; muchos, incluso hacían con gusto la tarea de aprendices del oficio, destacándose lo mejor que podían para sobresalir en un gremio que poco a poco pasó a ser competitivo y en muchos de los casos, como parte de la colonia, había explotación laboral. De esa manera comenzó a florecer Guayaquil como uno de los más importantes astilleros de Suramérica.

Ahora bien, el desafío no sólo tuvo que ver con la propia robustez y eficiencia de navegación de las naves, sino en la resistencia y capacidad de maniobra de ellas, esto consolidó una gran parte de la conciencia marítima, es decir, aquel interés marítimo que nos pone en la necesidad de entender cuán importante es el mar para nosotros como personas, familia y como pueblo, entendiendo esa percepción como cuánto de las capacidades y oportunidades de desarrollarnos y supervivir están afincadas en el mar; por eso es que no se le puede ver al desarrollo de los astilleros sólo como un proceso de construcción de buques, sino como un tema profundo dentro de los intereses marítimos, porque también construyó gran parte de la identidad “guayaquileña” y “marítima” que luego, más bien, se acopló al sentido de pertinencia de “ecuatoriano”, aunque eso vino después de la Gran Colombia, cuando ya se había desacelerado el empuje de los astilleros; sin embargo, la visión hacia el mar, quedó como parte de la visión del constructo del ciudadano ecuatoriano.

En otra parte de la visión de los intereses marítimos desarrollados afines a los astilleros, está el propio comercio, que al final, si se lo quiere ver desde una perspectiva realista, es el motor que empujó todo ese proceso y el que marcó la gran influencia e identidad de la actual “Perla del Pacífico”; entonces, siendo el comercio marítimo el motor que impulsó como una suerte de economía circular de la colonia, los barcos que se debían construirse en los astilleros de Guayaquil, debían considerar dos características oceánicas, en la ruta del Pacífico, fundamentales, para garantizar que el flujo del comercio marítimo tuviera el menor traspíe y que incluso promovió muchos de los aspectos de navegación inmersos en la ciencia y tecnología de la época, aplicadas a solucionar problemas del entorno

oceánico, especialmente con el relacionado con las condiciones de viento y marea; así fue posible desarrollar soluciones por parte de constructores navales guayaquileños, que en mucho, hoy en día, esa ausencia de información, nos hace pensar de la forma más ligera de la importancia que tuvo este proceso para el desarrollo marítimo del actual Ecuador; a considerar:

en la ruta desde el centro económico más importante durante la colonia, del Perú al norte, hacia Guayaquil y más allá hasta Panamá y Centroamérica, los efectos de vientos constantes que corren de sur a norte en las áreas cercanas a la costa peruana favorecían el trayecto hacia el norte, pero dificultaban enormemente la ruta a la inversa de norte a sur. Esto obligó al diseño de naves que pudieran navegar incluso contra el viento predominante, o a la bolina, como se designa a la técnica de navegar con la quilla de la nave formando el menor ángulo posible con la dirección del viento para facilitar la navegación. El efecto que tuvo este factor sobre el diseño de naves en el Pacífico se analiza en la sección IV posterior.

en la ruta de Panamá a Centroamérica y al norte hacia Nueva España, los vientos invernales del hemisferio norte, los alisios que soplan de NE a SO, pasan con gran fuerza sobre ciertas secciones angostas y bajas del istmo centroamericano y del estrecho de Tehuantepec, causando los llamados vientos “papagayos” o “tehuantepeceros”, que entre noviembre y febrero eran temidos por los marinos que navegaban a lo largo de las costas de esta región. Las fuertes ráfagas de viento podían dismantelar una nave que no maniobrara con cuidado, haciéndola perderse contra la costa. En este caso, los marinos se prevenían de los efectos navegando más ceñidos a la costa o incluso reduciendo la navegación por esos puntos en la época de más fuertes vientos, aunque esto último significaba una disminución en el comercio. (León , 2009, pág. 51)

### **Las islas Galápagos**

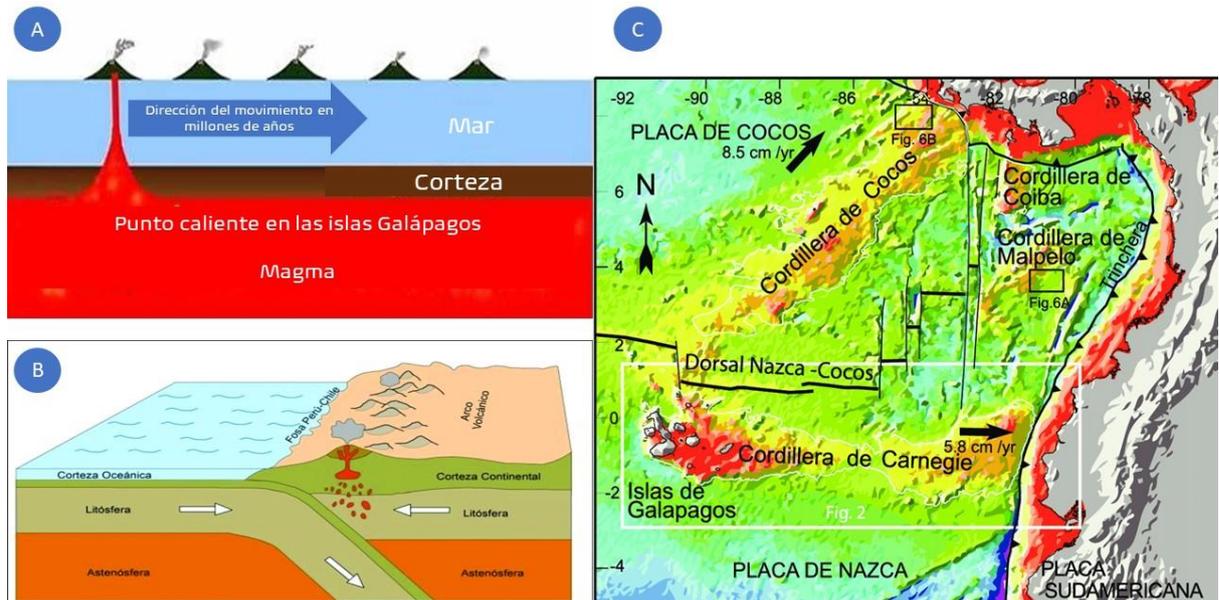
Estas islas tienen una formación geológica marina muy interesante, desde la evolución de la Provincia Ígnea de las Galápagos, aproximadamente hace 5 millones de años. La forma y la composición de sus suelos y el aislamiento de tierra, pues, lo más cercano es el territorio continental ecuatoriano a, aproximadamente, 1000 km de distancia. Las islas Galápagos se formaron a partir de un “punto caliente” (Figura 3) que es una abertura directa y estática que conecta el océano con la parte magmática de la Tierra, a través de la cual expulsó gran cantidad de material ígneo que construye paulatinamente islas, toda vez que la estructura se

asienta sobre una suerte de banda transportadora, denominada placa tectónica de Nazca, la cual se desplaza hacia las costas ecuatorianas a razón de uno 7 cm por año y en ella, en la zona de la fosa, por efecto de un proceso subductivo, es destruida al sumergirse sobre la placa tectónica Suramericana, que es más fuerte que la oceánica.

A partir de esta particular situación natural de las islas, los procesos geológicos derivaron en tres cordilleras submarinas, las de Colón, Coco y Carnegie, en donde hay potenciales recursos no vivos, que representa para Ecuador un extraordinario inventario de recursos como los sulfitos polimetálicos; costras ferromangánésicos, etc., que representan insumos muy valiosos para las futuras generaciones de ecuatorianos, toda vez que en aplicación directa con la industria de la defensa, aeroespacial, medicina, espacia., etc.

### Figura 3

*El Proceso de "Hot Spot de las islas Galápagos"*



**Nota.** En la Figura 1-A se ve la acción continua de un ducto que conecta una salida magmática en el piso oceánico, que en el caso presente está en la placa tectónica oceánica de Nazca; luego ésta, por el abrupto descenso de temperatura, el material se solidifica, formando islas, las cuales, en el caso ecuatoriano, siguen desplazándose hacia el Este (la isla más joven es Fernandina); para luego en la Figura 1-B, siguiendo la banda continua, se destruye debajo de la placa tectónica Suramericana. En la Figura 1-C se puede apreciar como el sistema combinado, con el paso del tiempo, ha creado las cordilleras submarinas de Carnegie, Coco y Colón. (Michaud, Pazmiño, & Collot, 2009). Composición realizada por propia autoría.

La formación geológica de las islas Galápagos generó tres cordilleras submarinas muy importantes para motivar ante la ONU, el proyecto de extensión de la plataforma continental más allá de las 200 millas, hasta una distancia máxima de 150 millas, además de las 200 millas náuticas, es decir, de 350 millas náuticas, en el marco del artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, CONVEMAR.

Las islas Galápagos fueron descubiertas por casualidad, el 10 de marzo de 1535, por el padre Tomás de Berlanga. Las islas, por más de 200 años fueron utilizadas por piratas, especialmente los ingleses. Su fama de ser una isla extraña llamó a la atención a algunos investigadores, de los cuales se destacan la de Alejandro Malespina; lamentablemente, los resultados de sus observaciones e investigaciones no se publicaron. El siglo XVII marcó un momento muy significativo de la historia de las islas, debido a que comenzó a ser explorada y poblada, sobre todo para la obtención de la grasa de ballenas y la caza de leones marinos, cachalotes y, sobre todo, de las exóticas tortugas marinas gigantes: las Galápagos.

Avanzaba el siglo XIX y la visión oceanopolítica de José de Villamil lo llevó a que, en octubre de 1831, llegara a las islas con la intención de hacérselas para Ecuador, siendo anexadas el 12 de febrero de 1832. El otro investigador que visitó a las islas fue el naturalista Charles Darwin, quien llegó a las islas Galápagos el 15 de septiembre de 1835, a bordo del icónico “Beagle”; en las islas encontró bases científicas que le ayudaron a formular su teoría de la selección natural aplicada al origen de las especies. En el siglo XX, las islas fueron declaradas “Patrimonio Natural de la Humanidad” en 1979 (UNESCO, 2021) y como “Reserva de la Biósfera” en 1985 (UNESCO, 2021).

Las islas Galápagos son parte fundamental de un interés marítimo: el complejo geomarítimo, el cual emerge del propio proceso estatal consagrado en la Constitución de la República de Ecuador de 2008, que en su Artículo 158 señala que “(...) Las Fuerzas Armadas tienen como misión fundamental la defensa de la soberanía y la integridad territorial (...)”; por lo tanto, constituye un interés nacional vital, ya que con dos palabras “integridad territorial”, la Constitución caracteriza al territorio nacional y encomienda a las Fuerzas Armadas su defensa, al igual que a la soberanía del Estado. Entonces, el interés marítimo “complejo geomarítimo” nos dibuja en nuestra mente el espacio de gestión vital de quienes hemos nacido en Ecuador, pero, lo más importante, es que ese espacio no es solo tierra, es también agua, es también espacio; siendo así, surge claro que el territorio nacional debe ser la suma del territorio marítimo y del territorio marítimo; siendo parte de aquel, los

espacios marítimos jurisdiccionales, en donde se ejerce soberanía, como son el mar territorial y las aguas interiores; además, aquellos espacios en donde se ejercen derechos de soberanía, esto es la zona económica exclusiva (dentro de ella la zona contigua) y la plataforma continental y la extendida también (eso es según el artículo 76 de la CONVEMAR).

Las islas Galápagos son parte fundamental del territorio nacional y son el soporte técnico sobre el cual se sustenta una gran parte del concepto del territorio marítimo, relativa a la plataforma continental, que es un espacio marítimo jurisdiccional en donde se ejerce derechos de soberanía, sobre los recursos que se encuentran en las cordilleras submarinas de Carnegie, Coco y Colón (Figura 4); así es que, conceptualmente, el territorio marítimo se define como:

Son todos los espacios marítimos jurisdiccionales, en donde el Estado ecuatoriano ejerce soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción, con el fin de garantizar su gobernanza y gobernabilidad, el desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales y la protección y defensa de su soberanía e integridad. (Gómez, 2022)

**Figura 4**
*El Territorio Marítimo de Ecuador*

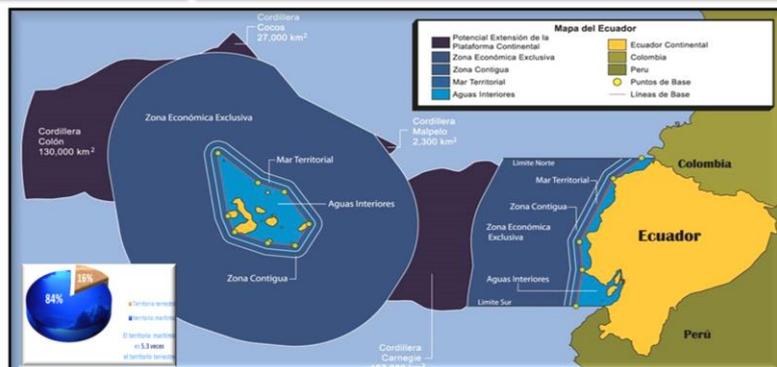
Territorio marítimo 2022		Extensión	Territorio marítimo con extensión PC		Extensión
1. EMJ actuales		1.092.140 km <sup>2</sup>	1. EMJ actuales		1.092.140 Km <sup>2</sup>
2. Plataforma continental extendida		En estudio	2. Plataforma continental extendida		266.300 Km <sup>2</sup>
Total		<b>1.092.140 Km<sup>2</sup></b>	Total		<b>1.358.440 Km<sup>2</sup></b>

Territorio nacional 2022		Extensión	Territorio nacional con extensión PC		Extensión
1. Territorio terrestre (Tt)		257.217 Km <sup>2</sup>	1. Territorio terrestre (Tt)		257.217 Km <sup>2</sup>
2. Territorio marítimo (Tm)		1.092.140 Km <sup>2</sup>	2. Territorio marítimo (Tm)		1.358.440 Km <sup>2</sup>
Total		<b>1.349.357 Km<sup>2</sup></b>	Total		<b>1.615.657 Km<sup>2</sup></b>

EMJ= Espacios marítimos jurisdiccionales  
PC = Plataforma continental

La extensión de la PC es posible a través de la aplicación del artículo 76 de la CONVEMAR. Al momento se están realizando los estudios técnicos para presentarlo ante la ONU.



**Nota.** Las islas Galápagos son un factor sustancial para la extensión del territorio marítimo ecuatoriano, debido a que por su configuración genera, de acuerdo a la CONVEMAR, a partir de las líneas de base, los espacios marítimos que define la Convención, a decir, aguas interiores, mar territorial, zona económica Exclusiva (dentro de ella la Zona Contigua) y plataforma continental; lo cual consolida, a la fecha, es decir 1'358.440 km<sup>2</sup> y cuando se defina la plataforma continental

extendida, será, aproximadamente, 1'615.657 km<sup>2</sup>; es decir, que el territorio marítimo será 5.3 veces el territorio terrestre. La composición gráfica es propia del autor. Los datos fueron tomados de los estudios sobre plataforma continental de la Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar, el 12 de mayo de 2012.

## **La Antártida**

La Antártica representa un enclave de carácter geo y oceanopolítico que ha construido Ecuador luego de un proceso exitoso, fundamentado con la presencia, en el Continente Blanco, de manera casi permanente, con ecuatorianos y científicos de todo el mundo, que han construido y mantenido el refugio “República del Ecuador”, en la isla San Jorge y con la Estación Científica “Pedro Vicente Maldonado”, en la isla Greenwich”, a través de las 25 expediciones que se han realizado hasta el momento y de la XXVI Expedición (actualidadmp, 2022), que se realizará para finales del 2022. La Antártida, un continente helado rodeado de océanos, tiene un valor geoestratégico extraordinario, con grandes recursos naturales que al momento son intocables por efecto del Tratado Antártico, del cual Ecuador es signatario con voz y voto, desde el 15 de septiembre de 1987. En ese contexto, existe un compromiso fundamental de todos los países que son parte del Tratado, inherente a no hacer reclamaciones territoriales ni jurisdiccionales de ningún tipo; no realizar actividades militares, aunque sí pueden apoyarse en sus fuerzas militares para realizar tareas logísticas o de investigación; no ser parte o realizar explosiones nucleares, ni eliminar desechos radioactivos; propugnar la investigación científica antártica; fomentar la cooperación internacional y gestionar la Antártica en forma sostenible y resiliente, siempre tomando en cuenta la conservación del medio ambiente antártico, sus ecosistemas y biodiversidad.

La Antártida, en algún momento en el futuro, tal vez, a partir del Protocolo de Madrid, cuando fenezca la disposición de no utilizar los recursos de la Antártida, en el año 2048, se abra una suerte de caja de pandora, cuando un mundo desesperado por recursos se lance a conseguirlos en la Antártida, entonces las cosas podrían ser distintas, considerando las inmensas reservas de minerales estratégicos, combustibles fósiles, recursos vivos y otros elementos que hacen de este continente un objetivo geo y oceanopolítica a largo plazo, tomando en cuenta esto, es que Ecuador también hace el esfuerzo por ser parte de algún cambio de la situación actual en el que estar ahí represente una oportunidad para las futuras generaciones de ecuatorianos. En ese marco, Ecuador ha expresado sus intereses en el Plan Nacional de Desarrollo, aunque siempre deben estar alineados a lo que el Tratado Antártico

demanda; de todas maneras, estos fueron los compromisos que Ecuador asumió al momento de ser parte del Sistema del Tratado Antártico:

- a. Política Nacional Antártica.
- b. Crear el Programa Antártico Ecuatoriano, para atender los temas logísticos y operativos.
- c. Crear la Comisión Sectorial Científica para la Antártida, para atender investigación científica.
- d. Alcanzar la categoría de Miembro Consultivo del Tratado.
- e. Alcanzar la categoría de Miembro Pleno del SCAR.
- f. Instalar un refugio, construir una estación científica de verano y ejecutar cuatro expediciones.
- g. Editar el Acta Antártica Ecuatoriana, para difundir los resultados de los proyectos de investigación.
- h. Participar en las actividades organizadas por la Secretaria del Tratado antártico, SCAR y otros cuerpos colegiados, dedicados a los temas administrativos, operativos, de conservación y protección ambiental: así como científicos y logísticos.

En el contexto de la gobernabilidad especial de la Antártida, el Tratado Antártico es una pieza clave, pero no el único, ya que existen otros acuerdos que sumados conforman el Sistema del Tratado Antártico, SAT, (INACH, 2022) lo que constituye un grupo de instrumentos jurídicos internacionales que deben ser observados por las Partes, las cuales se detallan a continuación:

- Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente. (Madrid, 1991).
- Convención para la Conservación de las Focas Antárticas, CCFA. (Londres 12-16 de septiembre de 1988).
- Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, CCRVMA. (Canberra, 1980)

La Antártida son espacios terrestres y espacios marítimos no jurisdiccionales, en los cuales Ecuador ha caracterizado uno de sus más importantes intereses nacionales, considerando que en el futuro será de gran valor para la nación y que, probablemente represente no sólo un factor de desarrollo y supervivencia de la nación ecuatoriano, sino una de las pocas alternativas que pueda tener en la década de los años 40 del Siglo XXI, en un mundo que se prevé caótico e incierto. Es, por lo tanto, uno de los intereses marítimos más significativos que tiene nuestro país en este momento, por lo tanto, deberá hacer todo el

esfuerzo que sea necesario para mantener la presencia de Ecuador en el Continente Blanco, cumpliendo las disposiciones del STA y proyectando su crecimiento a corto plazo con la construcción de una estación permanente, cuya ejecución no puede tardar más, a pesar de que esa fue un proyecto que ya debió concluirse.

## **La pesca**

La pesca constituye uno de los mayores ingresos económicos para Ecuador y, también, representa uno de los mayores intereses marítimos nacionales; tanto es esto, que los océanos en donde las flotas pesqueras, especialmente las atuneras, faena con bandera ecuatoriana, están en espacios marítimos no jurisdiccionales en alta mar, constituyéndose en flotas pesqueras de mares distantes, las cuales, dependiendo de su filiación, deben cumplir con la regulaciones que los Organismos Regionales de Ordenamiento Pesquero, OROP, establecen; y que su incumplimiento trae como consecuencia graves sanciones para el país, considerando que incurrirían en la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada, INDNR. Una de estas organizaciones es la Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT, la que regula esta actividad, junto con otras OROP, sobre todo en el océano Pacífico, teniendo como responsabilidades:

proveen los respectivos permisos y las condiciones de manejo; esto es, entre otras: planes de conservación, vedas, esfuerzo pesquero, pesca incidental, especies permitidas, tipo y características de las artes de pesca aceptados, procesos de desembarques, técnicas para evitar o disminuir significativamente la pesca incidental, etc.). Estos planes por lo general son aprobados en unanimidad por países miembros de la OROP, en este caso la CIAT. Ecuador, China y otros países pertenecen a la CIAT; además los países son signatarios del Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1958), Código de Pesca responsable (1995, FAO), CONVEMAR, etc., tienen regulaciones y acuerdo claros sobre el uso de espacios marinos internacionales. (CNP, 2017)

Las ventajosas condiciones oceanográficas de nuestras aguas, propician áreas de afloramiento en las islas Galápagos, las cuales generan la concentración de biomasa ictiológicas de interés comercial, lo que ha convocado, también, a flotas pesqueras internacionales con banderas mayoritariamente chinas, las cuales representan un riesgo considerable para nuestros ecosistemas y biodiversidad marinos, especialmente de las aguas cercanas a la zona económica exclusiva de las islas. Aunque las flotas mencionadas pescan en la alta mar y no necesariamente incurran en pesca INDNR, la cual, según el informe de la

ONU titulado Pesca Ilegal menciona:

“cálculos aproximados indican que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada – INDNR representa, en todos los océanos del mundo, entre 11 y 26 millones de toneladas de pescado anuales, o un precio de entre 10 000 y 23 000 millones de dólares estadounidenses”. (La Hora, 2022)

La pesca INDNR sí representan impactos porque como el mar es continuo, además, coexiste con otra amenaza que es la sobrepesca, cuando nos encontramos en las aguas de alta mar próximas a la ZEE de las islas Galápagos, entonces, esos riesgos se amplifican cuando se tiene la presencia de 300 o más embarcaciones (Figura 5), al mismo tiempo, para faenar. La pesca más buscada es la del calamar gigante (*Dosidicus Gigas*<sup>17</sup>)

### Figura 5

*Incidencia de la Pesca del “Dosidicus Gigas” por parte de las Flotas Chinas*



**Nota.** La organización *Global Fishing Watch* tiene como parte fundamental de sus actividades, realizar el seguimiento de las flotas pesqueras con capacidades de ocasionar sobre pesca o incurrir en pesca INDNR. El gráfico claramente evidencia una gran actividad pesquera para la captura del *Dosidicus Gigas* en las áreas marítimas próximas a la ZEE de las islas Galápagos, constituyéndose en un serio riesgo para la soberanía alimentaria de nuestro País y para la biodiversidad y los ecosistemas marinos que se desarrollan en esas aguas. La figura fue reimpressa del *Calamar Gigante: Ruta y Pesca ilegal*, 22 de julio de 2022, obtenido el 25 de octubre de 2022, <https://www.lahora.com.ec/esmeraldas/calamar-gigante-ruta-y-pesca-ilegal/>. Reimpreso con permiso.

---

<sup>17</sup> También se lo llama Calamar de Humboldt.

Por otra parte, Ecuador está entre los más grandes productores de atún del mundo y la calidad de sus productos es reconocido en los mercados internacionales, aún a pesar de la pandemia; esto, lejos de disminuir ha ido en incremento, lo que de todas formas llama a la atención ya que un país tan pequeño es un gran productor de atún; esto significa que como interés marítimo nacional vital, el Estado ecuatoriano deberá hacer todo lo que sea posible por mantener el esfuerzo, ya que eso represente una importante fuente de recursos económicos y trabajo para los ecuatorianos, ya que la demanda internacional se mantiene gracias al funcionamiento eficiente de las empresas ecuatorianas que realizan esa actividad. De igual forma, la flota atunera del Ecuador es la más importante del Pacífico Oriental y Manta es reconocido a nivel mundial como un destacado puerto de desembarque de atunes. Ecuador es el principal proveedor de conservas de atún de la Unión Europea, un mercado reconocido por los altos estándares requeridos en términos de calidad, inocuidad y trazabilidad demandados, y la producción del Ecuador trabaja permanentemente en la mejora continua de estos estándares. (EKOS, 2022)

### **La posición geográfica marítima de las islas Galápagos**

Representa una ventaja en muchos sentidos para Ecuador; en primer lugar, su aislamiento condujo a un proceso de evolución biológica extraordinario que hoy en día ha convertido a estas islas en un verdadero santuario de investigación y conservación; así mismo, ha propiciado una fuente de desarrollo para el país a través del turismo sostenible, a pesar de que, como todo núcleo urbano se presentan los problemas propios de urbes en desarrollo como son su capital San Cristóbal y su núcleo cosmopolita como es la ciudad de Puerto Ayora en la isla Santa Cruz. No obstante, también constituye un punto del complejo geomarítimo ecuatoriano fundamental para el control del mar, desde que se lo considere como un portaviones, con capacidades suficientes para identificar y neutralizar los ilícitos en el mar, que van desde el narcotráfico; la pesca ilegal no declarada, no reglamentada (INDNR); contrabando de combustibles y armas; el levantamiento ilegal de información hidro-oceanográfica de los espacios marítimos jurisdiccionales de interés nacional y otros que pudieran afectar a la soberanía e integridad del territorio marítimo nacional; lo que incluye también la proyección para la protección del medio marino, la defensa de los recursos vivos y no vivos en las áreas protegidas por acuerdos internacionales y de cooperación internacional.

La distancia desde las islas Galápagos hasta el Ecuador continental es de,

aproximadamente, 1050 km; y, al canal de Panamá, aproximadamente, 1590 km. Estas distancias definen un área estratégica para la seguridad y la defensa, además de otra de protección de biodiversidad marina, que es fundamental para el desarrollo, supervivencia y proyección de la influencia de Ecuador en la cuenca del Pacífico Sureste. La situación de defensa del canal de Panamá fue una realidad estratégica que fue probada durante la Segunda Guerra Mundial, cuando los Estados Unidos de América ocupó temporalmente las islas para efecto de proyectar su poder aéreo con el fin de proteger al canal, con resultados que respondieron a las necesidades de la guerra y al posicionamiento geopolítico estadounidense. Este hecho, además de las críticas que pueden generar por efecto del hecho de que una potencia extranjera haya ocupado una parte del territorio ecuatoriano, siempre queda a la reflexión y al hecho de que esa aparente pérdida temporal de la soberanía respondía a la necesidad de evitar males mayores al mundo, en un momento en el que la guerra contra un enemigo despiadado y sus aliados, podrían cambiar el orden mundial de una forma en la que hoy, posiblemente, ya estaríamos lamentando.

El hecho es que dicha ocupación dejó una lección interesante, las islas Galápagos, a la distancia a la que se encuentra, en el punto geográfico en el que está, es un símil de un portaviones, sin las necesidades de servidumbre de éste, y desde el cual puede proyectar las capacidades del Estado ecuatoriano para ejercer el control del mar de una forma efectiva y siempre adaptada, eficientemente, a los requerimientos de sostenibilidad y comportamiento ambiental coherente con el estatus de las islas de ser Patrimonio Natural de la Humanidad y preconizador de los más alto estándares ambientales de gestión, como un lugar extraordinario de conservación, tanto como su Reserva Marina de Galápagos y como los espacios marítimos que se encuentran a su alrededor. Estamos ante un hecho significativo, porque, las islas Galápagos son parte del complejo geomarítimo y, consecuentemente, un interés marítimo nacional, que como ya se ha analizado, es vital. De hecho, sus capacidades y características no sólo tienen que ver con la proyección de la influencia de Ecuador en el contexto internacional, sino que desde su carácter de “vital”, es un punto estratégico desde el cual es posible controlar todas aquellas amenazas que pudieran afectar gravemente a la nación ecuatoriana; como ya se ha vivido con la presencia de la flota internacional de pesca, mayoritariamente china, que con sus incursiones afectan seriamente a los ecosistemas y biodiversidad marina próxima a las islas, lo que trae riesgos a la soberanía alimentaria y a la soberanía de nuestro país emanada por su vinculación con los más importantes cuerpos legales internacionales de la gobernanza global de mares y océanos, como la CONVEMAR.

Ecuador atraviesa una crítica situación política y de seguridad, principalmente por las acciones del crimen organizado transnacional, COT, (Plan V, 2021) y la debilidad de las leyes ecuatorianas (El Comercio, 2020) para propiciar una acción eficaz de la Fuerza Pública, que configuran las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional; por otra parte, la corrupción ha causado un gran perjuicio económico al Estado ecuatoriano, en los últimos 15 años (infobae, 2019), propiciados por grupos de poder que desconsideraron el mandato de la nación y propiciaron procesos que despojaron del país de algunos miles de millones de dólares (yahoo.es, 2021), además de ineficientes sistemas de salud, obras públicas, etc., cuya utilidad tiene una baja temporalidad y su recuperación es, además de onerosa, compleja, con las intrincadas redes de corrupción y la influencia del crimen organizado que configura una situación compleja para el país, sobre todo en con la inseguridad (BBC News, 2022) que aquello conlleva, ya que las amenazas poseen recursos económicos y de otro tipo que ha comenzado a corromper a las instituciones estatales y está afectando seriamente a la imagen del país, sobre todo en el tema del “riesgo país”, influenciada por las protestas del sector indígena, el precio del petróleo, la conflictividad política y los efectos de la escalada de las acciones del COT que afectan a la sociedad ecuatoriana, especialmente en los temas económicos y de inseguridad (El Comercio, 2022).

Ante esta situación, es importante optimizar los recursos disponibles por el Estado ecuatoriano y los presupuestos económicos que son asignados a las Fuerzas Armadas, que de por sí (los presupuestos) son escasos y no se ajustan a la realidad de las necesidades de la Defensa para satisfacer los intereses nacionales vitales de la nación. Siendo Ecuador un país marítimo, como se ha podido evidenciar en la observación de la Figura 4 del presente trabajo, con una gran extensión de sus espacios marítimos jurisdiccionales, que superan en la actualidad a 4.3 veces los espacios terrestres del territorio nacional, y que una vez que se cumpla con los requisitos relacionados con el artículo 76 de la CONVEMAR relativo a la extensión de la plataforma continental, se consolidará una relación de, aproximadamente, 5.3 veces los espacios marítimos jurisdiccionales versus los espacios terrestres. Esto, por supuesto, es una gran ventaja para Ecuador, sin embargo, también representa una gran responsabilidad, porque siendo marítimos y teniendo los graves problemas de seguridad de la actualidad, el control del mar se vuelve en un tema fundamental, sobre todos porque los recursos son escasos y lo que se debe hacer es ser más eficientes e incentivando a su máxima capacidad la iniciativa y el desarrollo de metodologías y tecnologías, de todo tipo, sobre todo las satelitales, para alcanzar el control del mar, sobre todo para la formulación de la

estrategia marítima que permitirá tomar las acciones inhibitoria pertinentes en contra del COT. En ese sentido Geoffrey Till se refiere sobre ese tema, con dos definiciones relevantes, refiriéndose al

Comando del mar como la habilidad de usar el mar por completo para sus propios propósitos en cualquier momento y negar al enemigo el Uso de buques. El control del mar es la condición que existe cuando uno tiene libertad de acción para usar un área del mar para sus propios propósitos por un periodo de tiempo, y si es necesario, negar su uso a un oponente. (Infodefensa, 2018)

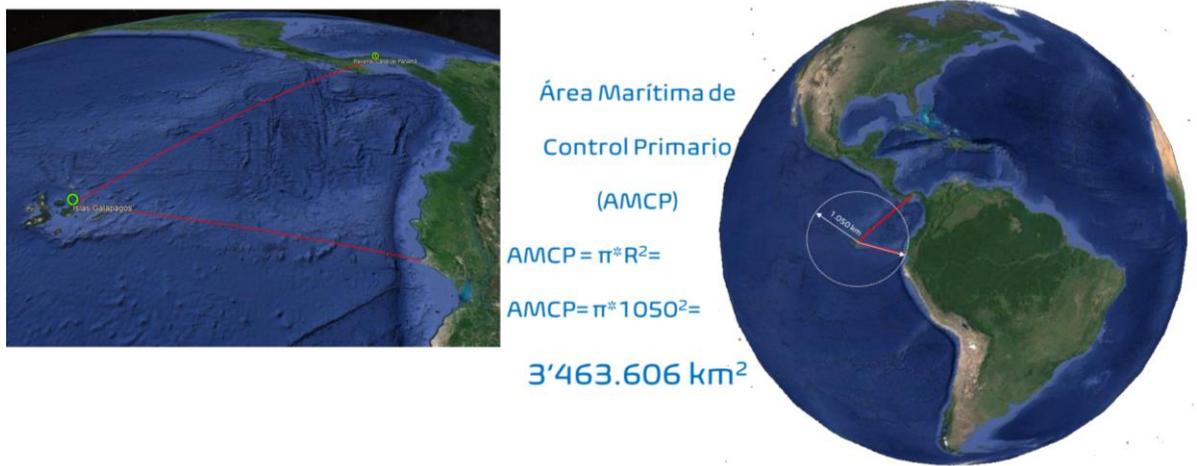
### **El Área Marítima de Control Primario (AMCP)**

El área, que es marítima, que menciona Till, en nuestro caso se propone que representase la superficie de un círculo con un radio de 1050 km (Figura 6), cuyo centro sería isla Baltra, concibiendo la visión estratégica de un portaviones permanente, dotado de todos los medios tecnológicos posibles, en un plazo no mayor de ocho años, hasta el 2030, con lo cual el Poder Naval podría ir progresivamente controlando el mar de esa área. Evidentemente, esta área sobrepasa los límites marítimos jurisdiccionales de otros países como Colombia, Perú y los países centroamericanos; sin embargo, tratándose de problemas comunes como la pesca INDNR; la sobrepesca; el COT y otros delitos en el mar; la contaminación marina; la vulneración crítica de los ecosistemas y de la biodiversidad marina; la obtención ilegal de información estratégica de índole oceanográfica, hidrográfica y geológica-marina, se prevé un fortalecimiento considerable de la cooperación internacional, a través del Poder Nava y los organismos de control marítimo de los mencionados países.

La concepción de un Área Marítima de Control Primario, AMCP, se fundamenta en el “Portaviones Galápagos” es uno de los elementos de la visión oceanopolítica “Mar Equinoccial”, que tendría como propósito mejorar el control del mar, con el empleo eficiente de medios de la Armada del Ecuador, aprovechando la posición oceánica de las islas Galápagos y la proyección del Poder Naval en un área oceánica de, aproximadamente, 3'463.606 km<sup>2</sup>.

### **Figura 6**

*Area Marítima de Control Primario*

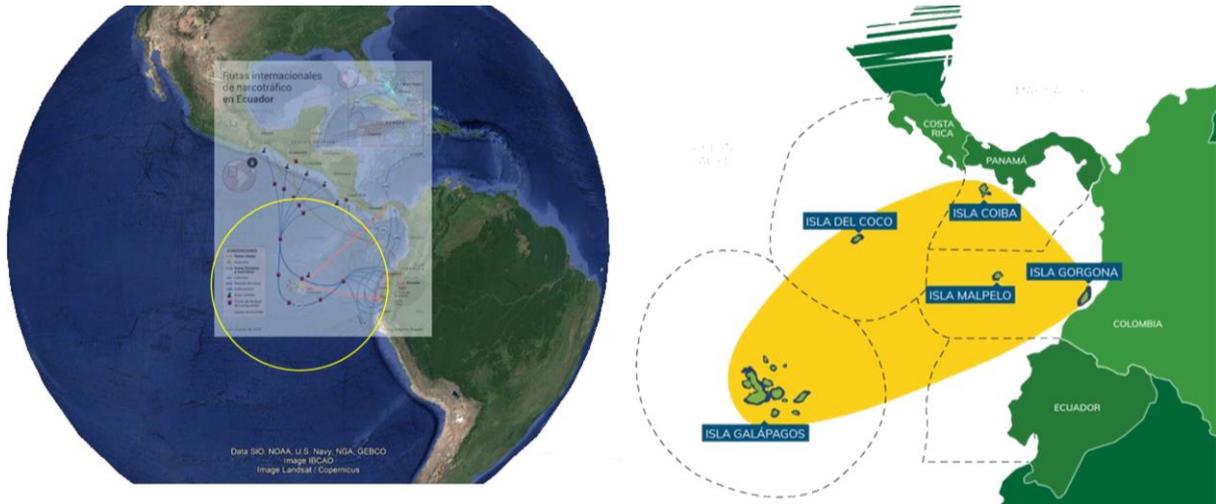


**Nota.** La figura es una composición gráfica de autoría propia, con cartografía de *Google Earth Pro*, realizada el 20 de octubre de 2022.

En la visión de la cooperación internacional que validará los esfuerzos multilaterales, no solo se considera la aplicación del Poder Naval y del rol de la Armada como Autoridad Marítima; sino del establecimiento de un sistema regional en el que, además del Poder Naval de los Estados involucrados, para los temas de la neutralización del COT y delitos oceánicos, también participarían capacidades inherentes de los intereses marítimos nacionales de los países, caracterizados a través de la investigación oceánica y la protección de los recursos vivos y no vivos, en el contexto de su conservación a través del uso sostenible y la conservación de los ecosistemas y biodiversidad marinas (p.e. Corredor Marino del Pacífico Este Tropical, CMAR), además de la investigación y monitoreo de los factores del cambio climático, contribuyendo a la gobernanza global de mares y océanos, así como los postulados de la CONVEMAR; la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 de la ONU, con énfasis en el Objetivo de Desarrollo 14; el Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, UNFCCC; y, los otros mecanismos internacionales para la conservación de la biodiversidad y la conservación de los ecosistemas marinos; además de todos los que se podrán propiciar, a través de esta propuesta, a nivel regional (Figura 7).

## Figura 7

*La Cooperación Internacional en la AMCP*



**Nota.** El área marítima de control primario, AMCP, proyectada desde el “portaviones Galápagos”, en la visión del Mar Equinoccial, establece responsabilidades regionales, a través de la cooperación y acuerdos multilaterales, con el fin de neutralizar el COT, los delitos en el mar; y, además de propiciar la investigación marina, la defensa y la protección de los ecosistemas y biodiversidad marina (p.e. CMAR). La figura es una composición gráfica de propia autoría, configurada por una base cartográfica de Google Earth Pro; Adaptado del *Corredor Marino del Pacífico Este Tropical*, sin fecha, obtenido el 25 de octubre de 2022, de <http://cmarpacifico.org/>. Reimpreso con permiso. Adaptado del *InSight Crime*, J. Bargent, 31 de octubre de 2019, obtenido el 25 de octubre de 2022, <https://es.insightcrime.org/noticias/analisis/ecuador-autopista-de-la-cocaina-hacia-estados-unidos-y-europa/>. Reimpreso con permiso.

En ese contexto, la seguridad marítima juega un rol predominante en la gestión del Estado, porque siendo los mares y océanos, extensos y con la propiedad de intercomunicarse, todo lo bueno o malo que hagamos en un determinado lugar, se repercute para bien o para mal en otros espacios del mundo; así mismo, es comunicación, es desarrollo, pero, también, puede representar uno de los mayores desafíos su control, porque, en ese contexto, nos parece tan infinito, que lo único finito que puede medirlo es estar cerca de él y entender sus espacios, para ello, la ciencia y la tecnología son los únicos caminos reales que nos permitirá controlarlo para construir un concepto de seguridad marítima que realmente se ajuste a cada tiempo. Es probable que muchos aspectos ya requieran ser actualizados, como así lo ve Christian Bueger, cuando señala se pregunta sobre qué es la seguridad marítima:

por lo tanto, conduce a una agenda de investigación prospectiva para mapear el significado del concepto. Dichos estudios tienen implicaciones políticas directas a nivel nacional e internacional. Revelan cuándo y cómo los actores están de acuerdo y en desacuerdo y fomentan el entendimiento mutuo. Permiten hacer frente a los problemas de coordinación y permiten un tipo diferente de interpretación de las disputas marítimas que no parten de los intereses asumidos de los actores sino de un análisis del significado que los actores suscriben a lo marítimo como un espacio de seguridad. Finalmente, dichos estudios también ayudarán

a establecer los contornos de la subdisciplina emergente de los Estudios de Seguridad Marítima y profundizarán en sus vínculos transdisciplinarios con la economía, los estudios de desarrollo, los estudios ambientales o los estudios de gobernanza global. (Bueger, 2015)

Este concepto que parece que es un poco general, en realidad no lo es; en realidad es un concepto holístico, con una gran capacidad de interacción, entre varios campos que definen en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, varios campos de gestión articulada y coordinada para proveer la tan anhelada seguridad marítima; pero, para ello, se deben romper algunos paradigmas y, sobre todo, abarca una gran cantidad de conocimiento interrelacionado, que define espacios a considerar entre las amenazas y las capacidades de gestión, como se puede ver en la Figura 8.

Bueger rompe un paradigma en el momento de identificar un concepto para la seguridad marítima, partiendo de lo que es clásico y, al mismo tiempo, sobre estudiado concepto, identificando que, definitivamente, nos encontramos ante una amplitud de factores, que se los veía sólo desde una perspectiva, sin embargo, por la inmensidad de los mares y océanos, la seguridad marítima adquiere una dimensión integradora de conceptos dispersos, que va desde el empleo del Poder Naval, hasta el ejercicio de las instancias estatales que deben dar soluciones a varios tipos de niveles o elementos que, realmente, configuran un concepto más amplio e integrador, capaz de colocar en el mismo espacio de gestión y análisis al cambio climático; accidentes, contaminación, contrabando, pesca INDNR; piratería, tráfico humano; disputas interestatales; proliferación de armas y actos terroristas; ubicados entre cuatro pilares que son el Ambiente Marino, el Desarrollo Económico, la Seguridad Humana y la Seguridad Nacional.

## **Figura 8**

*El Esquema de Bueger para la Seguridad Marítima*



**Nota.** Adaptación de propia autoría de “¿Qué es la seguridad marítima?” de C. Bueger, 2015, *Política Marina*, (p. 159-164), Copyright 2015 por ScienceDirect.

### La estrategia marítima de Ecuador

Siendo Ecuador un país geográficamente marítimo, considerando que su territorio marítimo, en la actualidad es 4,3 veces el terrestre; y que, en el futuro próximo, con la extensión de la plataforma continental de acuerdo con el artículo 76 de la CONVEMAR, será la relación 5,3 a 1, es consecuentemente, el carácter e identidad marítima, un factor fundamental para el desarrollo del país, a través de la gestión sostenible y resiliente de sus intereses marítimos nacionales; para lo cual es fundamental contar con principios de gobernanza eficientes, oportunos y flexibles; concordantes con los tiempos que vivimos; en ese sentido es indispensable establecer ejes de gestión estatal, con objetivos claros que permitan desarrollar una estrategia marítima afín a alcanzar la visión oceanopolítica que se ha establecido como Mar Equinoccial, y sus acciones que deben estar orientadas a las Políticas Oceánicas y Costeras, promulgadas en el año 2014, pero que requieren ser revisadas hasta tanto se operativizan, en su contexto conceptual y lograr, sobre todo, el desarrollo integral, sostenible y resiliente de los intereses marítimos nacionales; en ese sentido,

La Estrategia Marítima Nacional del Ecuador tiene como objetivos el incremento de acciones tendientes al fortalecimiento de estos ejes de acción. En los ejes de acción se incluyen las instituciones involucradas a su gestión, sin embargo, debe considerarse que el

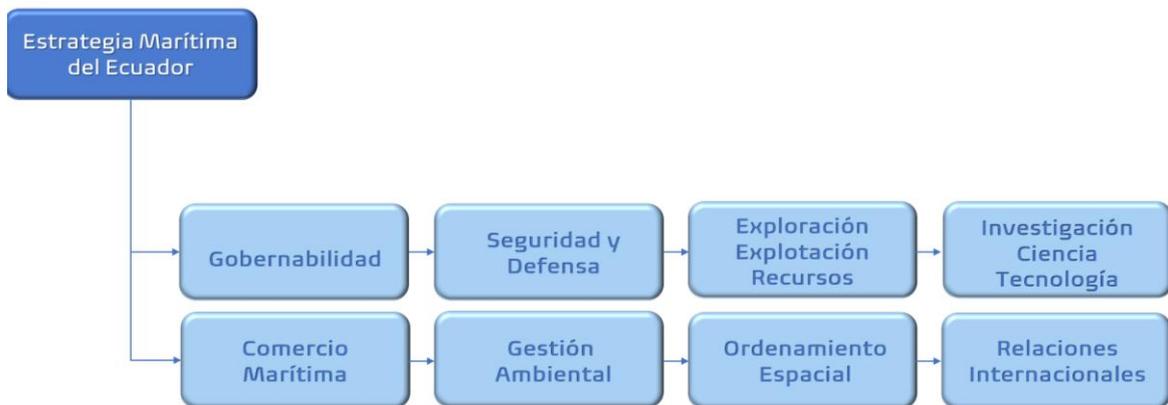
principal organismo involucrado de forma integral con dicha gestión es el Comité Interinstitucional del Mar. (ARE, 2021)

Para ello se han considerado ocho ejes sobre los que se asentará la Estrategia Marítima que constan en la Figura 9.

- Gobernabilidad Marítima;
- Comercio Marítimo;
- Seguridad y defensa de los espacios acuáticos;
- Gestión Ambiental;
- Exploración y explotación de recursos;
- Ordenamiento espacial marino costero;
- Investigación, ciencia y tecnología; Relaciones Internacionales.

### Figura 9

*Esquema de la Estrategia Marítima Ecuatoriana*



**Nota.** La Estrategia Marítima del Ecuador ha sido determinada en función del Derecho Internacional Marítimo, con especial énfasis en la CONVEMAR; la visión oceanopolítica el “Mar Equinoccial” y fundamentada en los Intereses Marítimos Nacionales. Figura de autoría propia, modificada del original diseñado por la Dirección Nacionales de los Espacios Acuáticos, DIRNEA.

## **La recuperación de las capacidades operativas**

Entendiendo, como se ha dicho, que los espacios marítimos jurisdiccionales juegan un rol trascendente en el desarrollo, la supervivencia y la proyección de la influencia de Ecuador en el contexto regional, cabe al Estado ecuatoriano definir con claridad los instrumentos necesarios para garantizar su mantenimiento en el tiempo y, además, su perfeccionamiento. En todo esto, es importante resaltar que tanto la identidad nacional como los aspectos relacionados con los intereses marítimos nacionales, no siempre han sido observados con la importancia que se debe, sobre todo porque uno de sus principales intereses marítimos, la conciencia marítima no ha logrado aún circunscribirse en el imaginario de los ciudadanos ecuatorianos; es decir, esa percepción muy íntima que logra definir la importancia que tiene el mar para todo lo que uno es como individuo y en el contexto de lo que es el país marítimo, es lo que propicia que la educación y la cultura marítima se arraiguen para siempre en el pensamiento del ecuatoriano; es decir, el reto en sí mismo es lograr que el patrimonio cultural inmaterial tome a la conciencia marítima como una parte estructura de su constructo y a los intereses marítimos como un elemento eje en la trascendencia de su concepto.

Los intereses marítimos, algunos de los más importantes ya han sido referidos, en su uso y conservación, contienen factores gravitantes para la construcción de un Estado marítimo; el cual, con la visión oceanopolítica del Mar Equinoccial, no sólo que está identificado en cuanto a su realidad geográfica marítima, sino que, además, está evaluado en la gran importancia que tiene para la vida misma de la nación ecuatoriana. Eso crea una responsabilidad única en el mandatario, el gobernante, porque no es sólo el hecho de afirmar y escribir que los intereses marítimos del Estado ecuatoriano están tanto en los espacios marítimos jurisdiccionales, como en los no jurisdiccionales; eso no puede ser parte de un discurso, porque no actuar implica desconocer lo que se está hablando; no cabe, en la actualidad, ignorar que el futuro de Ecuador está en el mar<sup>18</sup> y que en ese contexto, como lo hemos podido ver, el Estado debe hacer todo el esfuerzo posible para garantizar esa premisa; pero, en la realidad, eso no es así.

---

<sup>18</sup> Esta frase fue elaborada por los capitanes de fragata Gómez H y corbeta Pazmiño P, en la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada, en el año 2007.

La capacidad operativa de las Fuerzas Armadas ha tenido algunos problemas para solventar el mantenimiento, reparación y adquisición de equipamiento, armamento, unidades y capacitación del talento humano. Esta realidad es común para todas las Fuerzas Armadas y los gobiernos, en el momento de la planificación presupuestaria y de la asignación de los recursos, a pesar de las advertencias de las autoridades militares, han desoído los argumentos y con la premisa falsa de que habiéndose solucionado el problema limítrofe con Perú, no hay razones para seguir manteniendo un gasto que se justifica; no obstante, la realidad de las circunstancias actuales están demostrando que esta premisa no es real, porque las amenazas persisten y tienen ingentes recursos que están invirtiendo en armamento sofisticado, sin el problema de una densa burocracia, entonces, podemos encontrar delincuentes con armas de últimas generaciones, en las calles o participando de actos criminales, con recursos que proviene del narcotráfico. Es verdad cuando se afirma que las Fuerzas Armadas no pueden cumplir, legalmente, con tareas de reprimir a delincuentes o asesinos, que es una tarea de la Policía Nacional; no obstante, también es una responsabilidad política que evidenciar que el marco legal que hoy está vigente, facilita el cometimiento de cualquier tipo de atropellos con respecto a los derechos humanos de los ciudadanos y quienes delinquen no son castigados, porque además, el propio dinero del narcotráfico, han permitido procesos de corrupción que no han podido ser reprimidos.

### **Presupuestos de las Fuerzas Armadas**

En todo caso, los presupuestos que son asignados a las Fuerzas Armada, que no siempre son exactos y que tienen discrepancias en cuanto a las cantidades, dependiendo de la fuente que las promulgue, trae una realidad que es necesario evidenciar una vez más; resulta ser que lo que se considera un “presupuesto para la Defensa” es un presupuesto que en más de una 95% es para gasto corriente y que del restante 5% supuestamente se cubre las necesidades operativas de las Fuerzas, y casi nada se invierte para el desarrollo de la industria de la Defensa, la cual proveería, más adelante, mediante procesos de I+D+i, soluciones que no ancle a las Fuerzas Armadas a determinados proveedores internacionales que encarecen su misión. Desde esa perspectiva, incluso por efecto de la imagen de país, a nivel internacional se mal informa o los datos desinforman sobre el porcentaje del PIB que nuestro País invierte anualmente y, en muchos casos, llegamos a ocupar terceros y cuartos puestos de gasto militar, pero que, como se han indicado, acarrea este error de concepto.

El tema es que, anualmente, el cumplimiento presupuestario no siempre se llega al 100% y, como política implementada desde hace mucho tiempo, el momento que los “analistas” del Ministerio de Finanzas observa que no se ha realizado el gasto correspondiente al presupuesto asignado, para el siguiente ejercicio fiscal es “castigada” la institución con una disminución del presupuesto que se le asignó el año anterior; entonces se da una suerte de negociación sostenida y compleja, tratando de recuperar los recursos que se han “perdido” por efectos del criterio de los analistas. En esa ecuación entra una suerte de juego perverso que es el del SERCOP, que con un sistema ineficiente y hasta veces lleno de procesos que no se entienden en la lógica del buen sentido, hace que muchos procesos necesarios para la operatividad de las Fuerzas, se “caigan” y aunque se levanten algunas veces, por efecto de los tiempos involucrados, cuando finalmente es posible finalizar el proceso, el tiempo ha avanzado y no se pueden cumplir algunos de los procesos finales, perdiéndose la adquisición y quedando con una suerte de incumplimiento del presupuesto, con las consecuencias que ya se han anotado. Un problema que se ha visualizado como ser el más crítico es aquel que se deriva de la metodología de gasto de la UNASUR (Figura 10), que es la que ha traído la distorsión al sistema presupuestario de las FFAA.

**Figura 10**

*Metodología de la UNASUR para la Planificación Presupuestaria de la Defensa*



**Nota.** En este gráfico se puede apreciar con facilidad que los presupuestos han sido separados en “gastos permanentes” y “no permanentes”; los sustanciales y que representan la verdadera inversión para las FFAA, es este último; sin embargo, el gasto permanente abarca los salarios de FFAA y otros gastos corrientes que suman, aproximadamente un 95% del presupuesto general. La Figura es de autoría propia y la información fue tomada del grupo de trabajo que diseñó la metodología para el control del gasto de la Defensa, contemplado en el Plan de Acción 2010-2011 del Consejo de Defensa Suramericano.

En la Figura 11 se puede apreciar el gasto militar con relación al PBI, ocultándose la realidad antes mencionada, que en el presente caso representa el 82%; claro está, es una de las fuentes que no concuerdan plenamente con algunas cifras oficiales, sin embargo, es una aproximación a lo que en realidad pasa. Los datos se los puede encontrar en la página Web del Banco Mundial, para el periodo 2000-2020 en: <https://datos.bancomundial.org/indicador/MS.MIL.XPND.GD.ZS?locations=EC>

**Figura 11**

*Gasto de la Defensa con Relación al PIB hasta el 2020*



**Nota.** La Figura es de propia autoría, se la tomó del ensayo “LA IMPORTANCIA DE LOS PRESUPUESTOS Y LA PLANIFICACIÓN DE LA DEFENSA PARA GESTIÓN CONSTITUCIONAL DE LAS FUERZAS ARMADAS”, de Gómez H, p. 39, de 10 de abril de 2022, tomada el 17 de octubre de 2022.

Para verificar la información utilizada se contrastó con la data del Ministerio de Defensa Nacional correspondiente al Informe de Rendición de Cuentas de 2020, en el que se detalla el presupuesto asignado para el 2020, elaborado por la Subsecretaría de Planificación y Economía de la Defensa, con datos del eSIGEF al 31 de diciembre 2020, de la cual se evidenció el detalle de la Figura 12. Es evidente que el proceso de deterioro de las capacidades de las Fuerzas, en ausencia de los recursos necesarios para el mantenimiento y renovación de sus equipamientos y otros insumos operativos, será progresivo; de hecho, en una tesis realizada por el ingeniero José Luis Mieles, “Análisis del Gasto de la Defensa en el Ecuador: En el marco de la metodología de la medición de gastos de la defensa de la UNASUR” (Mieles, 2018), de 2018, se puede inferir que:

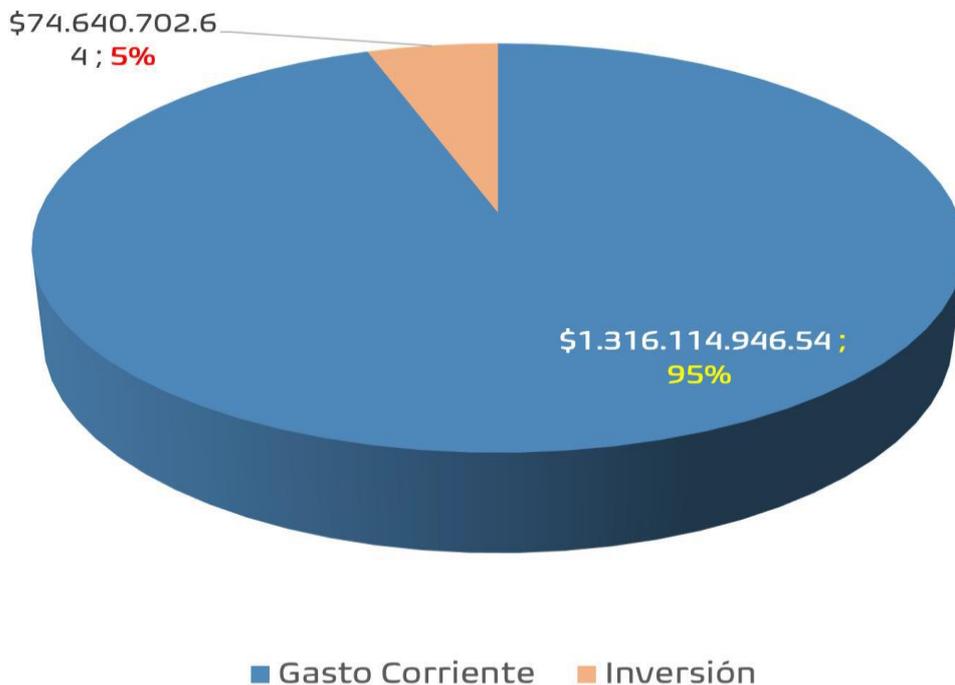
Resulta fácil entender que las Fuerzas Armadas, para el cumplimiento de sus obligaciones relacionadas con el servicio de la Defensa, a la nación ecuatoriana, con estos valores, está

seriamente limitada y que lo que había mencionado en su investigación el magíster José Luis Mieles, ya estaría ocurriendo; porque no sólo que el valor para la recuperación por el detrimento que tuvo en el periodo 2007-2017 no se ha tomado en cuenta y, hay que sumar, lo que se requeriría como mínimo para ponerse al día, en lo mínimo necesario. (Gómez , 2022)

**Figura 12**

*Ejecución Presupuestaria del Ministerio de Defensa de 2020*

Descripción	Asignado	Ejecutado	% Ejecución
Corriente	1.316.114.946,54	1.299.491.363,53	98,74%
Inversión	74.640.702,64	53.507.822,21	71,69%
TOTAL	1.390.755.649,18	1.352.999.185,74	97,29%



**Nota.** La Figura es de propia autoría, se la tomó del ensayo “LA IMPORTANCIA DE LOS PRESUPUESTOS Y LA PLANIFICACIÓN DE LA DEFENSA PARA GESTIÓN CONSTITUCIONAL DE LAS FUERZAS ARMADAS “, de Gómez H, p. 40, de 10 de abril de 2022, tomada el 17 de octubre de 2022.

Bajo esta dinámica, la capacidad de recuperación de los medios navales para efectos del control del mar con el fin de inhibir y neutralizar a las amenazas que se encuentran en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, de interés marítimo nacional, se convierte en un ejercicio complejo y cada vez entrando en un proceso de deterioro que no será fácil recuperar las brechas que se van generando, por lo menos no en la magnitud para

poder ejecutar tareas en una extensión tan amplia como la propia necesidad exige; tampoco hay elementos de innovación y gestión de ciencia y tecnología que generen factores importantes para desarrollar una industria naval capaz de mantener el esfuerzo para ese fin; sin los medios necesarios y los existentes con las limitaciones del paso de los años y la operación continua ante el incremento de las actividades del CTO y de otras amenazas, plantea escenarios preocupantes porque ya está afectando a los intereses marítimos, afecta al Poder Marítimo Nacional; complica la ejecución de la Estrategia Marítima del Ecuador; evidencia la ausencia de los medios necesarios para mantener la seguridad marítima y dentro del contexto regional, Ecuador no constituye un freno a las amenazas, de ahí la importancia capital de la cooperación internacional y el desarrollo de la ciencia y tecnología, empleando las capacidades que puede ofrecer los procesos de I+D+i.

### **El Poder Naval y el *Maritime Domain Awareness* (MDA)**

Conforme a la Organización Marítima Internacional, la conciencia del dominio marítimo o *Maritime Domain Awareness*, MDA, es la “comprensión efectiva de todo lo relacionado con el dominio marítimo que podría afectar a la seguridad, a la economía o al medio ambiente marino”, desde esa perspectiva, los medios empleados para cumplir con ese objetivo son diversos, desde las plataformas navales que realizan las patrullas en el mar, hasta aquellas que realizan la exploración aeromarítima. Sin embargo, es evidente que la proporcionalidad entre los medios navales empleados, versus las capacidades de las amenazas de eludir o, peor aún, enfrentar a los elementos del Poder Naval o de la Autoridad Marítima, pueden llegar a ser muy eficientes por parte de las amenazas, lo que demanda cambiar los paradigmas de lo que implica el control del mar, basado en una visión de la DMA, para lo cual es necesario la utilización de tecnología integrada, con base satelital y la información de la situación integrada.

La capacidad del Estado ecuatoriano para controlar el mar, a través del Poder Naval que se consolida con los medios navales (aeronavales, submarinos, infantería de marina, de superficie y guardacostas), también tienen una relación sustancial con el MDA, en cuanto a las implicaciones del uso de los medios, con los cuales se establecen las misiones , visualizando tres objetivos principales (Canyon & McMullin, 2020):

1. Detección y resolución tempranas de amenazas;
2. Provisión de apoyo a la toma de decisiones para un amplio espectro de amenazas; y,
3. Monitoreo del cumplimiento de las leyes internacionales para garantizar la libertad de

navegación y el flujo comercial eficiente.

Si translocamos a nuestra realidad en el contexto de los espacios vitales de gestión, nos aclara el hecho de que cumplir con estos objetivos no solo será posible con los propios medios, sino que, necesariamente, debemos contar con el apoyo de otros aliados, a través de la cooperaciones internacional, único camino que facilita esos proceso y, que además, permite el flujo de recursos y capacidades, sumando a las propias capacidades del sector privado y de todas aquellas entidades que puedan generar y construir capacidades para este fin.

Las limitaciones operativas, tratándose de un tema de seguridad nacional, no se pueden exponer en términos de este trabajo, a menos que de alguna manera sea liberada la información; aunque, entendiendo la naturaleza de los medios de las amenazas, resguardarla es lo más idóneo; sin embargo, sí podemos mencionar que los esfuerzos, en la exploración aeromarítima, se llevan a cabo, desde el continente, con un avión Casa y un avión SKA<sup>19</sup> 200, además de dos helicópteros Bell 430; y, desde Galápagos, con un avión SKA y un helicóptero Bell 430. Si bien la eficiencia del personal y medios aéreos, además de la utilización de las unidades AUV ha permitido cumplir con la misión, eso ha requerido un enorme esfuerzo que se ha justificado, pero, el desgaste que esa situación genera es significativa, cuando lo necesario sería, considerando las extensas áreas a ser monitoreadas, cinco (05) aviones Casa con mayor autonomía, dotados de radares de alta resolución, sensores electroópticos, distribuidos de la siguiente manera: tres aviones en el continente y dos en las islas Galápagos; además de cinco helicópteros bimotores de gran autonomía, dotados de radares, e/o y otros sensores para la mayor detección de los objetivos.

En ese sentido, con los actuales medios son empleados con soporte de la inteligencia, de distintas fuentes, y un trabajo planificado y eficaz, con la coordinación y articulación de otras instituciones; sin embargo, los factores de mantenimiento y desgaste, por supuesto, limita la voluntad y los esfuerzos realizados. Considerando el concepto de inhibir y neutralizar las amenazas dentro del concepto del MDA y entendiendo la creciente tecnología que utilizan las distintas amenazas, se corre el riesgo de que, en poco tiempo, esta capacidad de exploración aeromarítima sea rebasada por las capacidades que están desarrollando los elementos del Crimen Organizado Interestatal.

En cuanto a los medios de superficie, al momento, es fundamental contar con unidades

---

<sup>19</sup> Con radar y e/o

de mayor autonomía y con capacidades de comunicaciones e integración de sistemas, entre los cuales los de monitoreo y control deben tener segmentos satelitales de uso discrecional o como procesos de toma de decisiones más eficientes. Los sistemas integrados de comunicaciones deben poseer sistemas de anulación de interceptación o de ciberataques, para que el factor sorpresa sea siempre la tónica de las operaciones que se lleven a cabo, recordando que es fundamental el soporte de la inteligencia, en todos los ámbitos, objetiva, contrastada, eficiente y oportuna, con toda la tecnología que aquello implica, sobre todo para lo que se refiere a la depuración de la información de los indicios primarios, en ese contexto, las acciones implícitas en el MDA integra información desde distintas fuentes, con el fin de minimizar, inhibir o neutralizar las amenazas o peligros (Tabla 2) .

**Tabla 2**
*Necesidades de Detección de Amenazas en el Contexto del MDA*

Denominación general	Amenazas
Actos violentos en el mar	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Terrorismo</li> <li>– Piratería</li> <li>– Robo</li> </ul>
Movimiento de personas por mar	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Migración humana irregular</li> <li>– Trata de personas</li> </ul>
Contrabando por mar	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tráfico de drogas</li> <li>– Tráfico de armas</li> <li>– Proliferación de armas</li> </ul>
Amenazas ambientales	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)</li> <li>– Degradación de la salud de los océanos</li> <li>– Explotación ilegal de los recursos marinos</li> <li>– Cambio climático con sus repercusiones en la seguridad ambiental</li> <li>– Derrames de productos químicos peligrosos y petróleo, y vertidos en sentinas</li> <li>– Migración de especies en peligro de extinción</li> </ul>

	– Actividad de tiburones o Peligros geológicos y meteorológicos
Incidentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Incendios</li> <li>– Inundaciones</li> <li>– Evacuaciones médicas</li> <li>– Búsqueda y rescate (SAR)</li> <li>– Ciberdelincuencia</li> <li>– Hombre al agua</li> <li>– Infraestructura crítica</li> </ul>
Salud	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Enfermedad masiva a bordo de un barco</li> <li>– Asistencia humanitaria y socorro en casos de desastre</li> <li>– Cuarentena</li> </ul>

**Nota.** Para el Poder Naval de un Estado marítimo, la determinación anticipada u oportuna de las amenazas y peligros es sustancial para lograr el control del mar, en aras del desarrollo de los intereses marítimos y del buen vivir de los mandantes de la nación. En ese contexto, lo detallado en esta table funge como referencia importante a la hora de tomar decisiones con relación a priorización o construcción de capacidades. La tabla fue modificada el 28 de octubre de 2022, desde (Canyon & McMullin, 2020, pág. 2)

Sobre esa base, el Poder Naval ecuatoriano ha establecido las responsabilidades inherentes al control del mar, las capacidades y las necesidades de construirlas, según los siguientes términos:

Para Defensa de la Soberanía e Integridad Territorial:

- Vigilancia y control de los espacios marítimos
- Protección de Zonas de Seguridad bajo control de FF.AA.
- Operaciones de ejercicio de control del mar

Para Apoyar a las Instituciones del Estado:

- Ejercicio de Autoridad de Policía Marítima
- Apoyo al SNGR ante emergencias o catástrofes naturales y antrópicas en poblaciones costeras del litoral continental e insular

Para Apoyar al Desarrollo Nacional:

- Contribuir a la investigación oceánica mediante el empleo de los buques oceanográficos

Para Contribuir a la paz regional:

- Participación en ejercicios de seguridad cooperativa (PANAMAX, UNITAS, RIMPAC, PASSEX)

### **Reflexiones finales**

Las capacidades operativas, especialmente de aquellas que más valor representan para los presupuestos estatales, como los buques con gran autonomía, los sistemas de UAV más avanzados; los sistemas de mando y control e integración de geoinformación; los sistemas satelitales y otros medios que se desarrollan en todas las dimensiones del mar son esfuerzos que los Estados marítimos deben desarrollar para inhibir y neutralizar a las amenazas, sabiendo que ellas estarán presentes todo el tiempo. El uso del Poder Naval para llevar a cabo estas misiones, siempre serán insuficientes sino no se toman medidas complementarias y, algunas, incluso, más esenciales que el propio uso de la fuerza, aunque su efectividad sólo se podrá ver con los años, aquellos que no pudieron visualizarse anteriormente y que hoy nos está pasando factura en todos los ámbitos, porque afectan a la seguridad marítima, a los intereses marítimos, al desgaste del Poder Naval, al debilitamiento del Poder Marítimo del Estado.

Las medidas complementarias tienen que ver con el desarrollo de la conciencia marítima, la educación en todos los niveles, que generen la conciencia de que se debe actuar con total visión de futuro; actuando sobre los niños y adolescentes con programas que los orienten hacia los valores y principios que configuran la nación; con programas de educación para adultos en los que se evidencie la necesidad de proceder con corrección y apego a las leyes, considerando las potencialidades de nuestro País y todo lo que puede ofrecer a quien trabaja con voluntad y denuedo. Es necesario cambiar los valores que deben impulsar al desarrollo de los intereses nacionales, los intereses marítimos y que configuren una identidad nacional fuerte y madura; en la que no sólo sea un tema central la valoración económica de las cosas, sino la calidad de las cosas, por supuesto, para llegar a esos estadios, es importante comenzar pronto, porque hay espacios grises en los anteriores años en los que no se propició aquello y ahora estamos pagando las consecuencias; hay que educar al niño de hoy, para evitar el desarrollo del criminal del mañana.

### **Conclusiones**

- Los intereses nacionales representan todo lo que la nación (mandante) requiere que lleve a cabo el mandatario, para que se cumpla el contrato social, tal como el principio democrático lo establece, cualquier desvío de ese concepto, además de ilegal, es síntoma de debilidad del Estado, lo que pone en peligro a la nación que lo conformó.
- Los intereses marítimos nacionales son parte de los intereses nacionales, lo que determina que el Estado le defina y estructure todos los objetivos y estrategias necesarias para satisfacer esos intereses que la nación tiene en el mar, independientemente si estos se encuentran o no en los espacios marítimos jurisdiccionales.
- La pirámide de Maslow, caracterizada por sintetizar los sentimientos que configuran un determinado interés, facilita la identificación de los intereses nacionales, facilitando la definición de los espacios de gestión del Estado.
- La nación, que en el caso de Ecuador caracteriza más de un pueblo y cultura, es la base de toda la creación del Estado y, en ese sentido, los intereses de la nación deben estar claramente definidos en un documento que permita su difusión y empoderamiento.
- La identidad nacional, que a veces tiene espacios de confusión por efectos de la globalización y la falta de socialización que el Estado debe realizar, es una piedra fundamental en la visión de los intereses nacionales como parte vital de lo que somos como pueblo, pero, lo que tal vez necesite más atención estatal en la actualidad.
- La construcción del interés marítimo nacional, caracterizado por el propio entendimiento de los intereses marítimos nacionales, requiere que sea redefinido desde la identidad nacional marítima y el conocimiento histórico de lo que hemos sido, somos y seremos con relación al mar y las oportunidades que tenemos para nuestra supervivencia, desarrollo y proyección de nuestra influencia como pueblo marítimo.
- Las islas Galápagos son un interés marítimo fundamental para la seguridad marítima, en función de su posición en el océano Pacífico y la posibilidad de fungir como un portaviones, desde el cual permitirá ejercer el control del mar en un área marítima de control primario de 3'463.606 km<sup>2</sup>
- La Estrategia Marítima del Ecuador, que caracteriza los principios y marcos conceptuales de los intereses marítimos nacionales, de la visión oceanopolítica de “El Mar Equinoccial” y define ocho ejes sustantivos para el desarrollo marítimo nacional, facilitará la identificación de las necesidades para llevar a cabo las acciones del Estado en el mar, garantizando desarrollo, supervivencia y capacidades para la nación ecuatoriana de los próximos años.
- Los presupuestos de la Defensa, en la que se encuentran los recursos necesarios para la

recuperación de las capacidades operativas de las Fuerzas Armadas, y que, en el caso de las necesidades de la Armada son limitadas, insuficientes y no responden a la realidad de lo que se necesita para controlar el mar, cumpliendo las tareas que les corresponde, incrementa el riesgo de que a futuro existan mayores limitaciones que impida el cumplimiento de la misión.

- La limitada recuperación de los medios navales, en todo lo que es necesario para el control del mar y considerando los amplios espacios marítimos que tiene Ecuador, plantea riesgos para el Poder Marítimo del Estado ecuatoriano, dificulta la ejecución de la Estrategia Marítima del Ecuador, limita el desarrollo de los intereses marítimos, genera dificultades para garantizar la seguridad marítima, a pesar de que la voluntad del hombre aún supera dichas limitaciones.
- La conciencia del dominio marítimo, MDA, caracterizada por el entendimiento total de las condiciones del medio marino para efectos del control del mar, desde la perspectiva de todo lo que puede afectar a la seguridad, a la economía o al medio ambiente marino, facilita el entendimiento del alcance del control del mar y marca las pautas de las necesidades a ser cubiertas para la operatividad del Poder Naval.

–

**Quito, 28 de octubre de 2022**

**Humberto Gómez**

**Investigador-Docente**

## Bibliografía

- actualidadmp. (2022). *Eventos*. Recuperado el 26 de octubre de 2022, de Actualidad Marítima y Portuaria Web site: <https://actualidadmp.com/estas-a-tiempo-de-presentar-tu-propuesta-de-proyecto-y-ser-parte-de-la-xxvi-expedicion-antartica-ecuatoriana-2022/>
- Alvarez, S. (2016). LA IMPORTANCIA DE TENER NOMBRE: Identidad y derechos territoriales para las comunas de Santa Elena, Ecuador. (U. d. Jaén, Ed.) *Revista de Antropología Experimental*(n° 16), 325-352. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae/article/view/2896>
- ARE. (2021). *ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL ECUADOR*. (DIGEIM, Ed.) Quito: ARE. Recuperado el 24 de octubre de 2022
- BBC News. (23 de septiembre de 2022). *Mundo*. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de BBC News Mundo Web site: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62976228>
- Bueger, C. (2015). ¿Qué es la seguridad marítima? *ELSEIVER - Política Marina*, 159-164. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>
- Canyon, D., & McMullin, J. (2020). MARITIME DOMAIN AWARENESS AND MARITIME FUSION CENTERS. *Security Nexus Perspectives*, 8. Recuperado el 28 de octubre de 2022, de <https://dkiapcss.edu/wp-content/uploads/2020/10/N2526-Canyon-Maritime-awareness2.pdf>
- CNP. (23 de noviembre de 2017). *Cámara Nacional de Pesquería del Ecuador*. Recuperado el 20 de octubre de 2022, de CNP Web site: <https://camaradepesqueria.ec/las-flotas-pesqueras-aguas-distantes-oceanografia-las-areas-pesca-organizaciones-principios-manejo/>
- Curzio, L. (mayo-agosto de 2004). LA FORJA DE UN CONCEPTO: LA RAZÓN DE ESTADO. *ESTUDIOS POLÍTICOS*(num. 2), 28-31. Recuperado el 17 de octubre de 2022, de <https://www.revistas.unam.mx/index.php/rep/article/download/37617/34181>
- Del Aguila, R. (2000). *La senda del mal*. Madrid: Taurus. Recuperado el 24 de octubre de 2022
- EKOS. (6 de mayo de 2022). *EKOS/NEGOCIO*. Recuperado el 19 de octubre de 2022, de EKOS

Web site: <https://www.ekosnegocios.com/articulo/exportaciones-de-atun-aumentaron-6-a-inicios-de-2022>

El Comercio. (23 de septiembre de 2020). *Cartas*. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de El Comercio Web site: <https://www.elcomercio.com/cartas/son-70-mil-millones-sobrepuestos.html>

El Comercio. (14 de octubre de 2022). *Negocios*. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de El Comercio Web site: <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/riesgo-pais-ecuador-mas-alto-dos-anos.html>

Escrigas, J. (2010). *ÁNÁLISIS COMPARATIVO DEL CONCEPTO DE INTERÉS NACIONAL*. En CESEDEN, *EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE INTERÉS NACIONAL*. Madrid: Ministerio de Defensa Nacional de España. Recuperado el 15 de octubre de 2022, de [https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/o/monografia\\_115.pdf](https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/o/monografia_115.pdf)

Gómez , H. (2022). *LA IMPORTANCIA DE LOS PRESUPUESTOS Y LA PLANIFICACIÓN DE LA DEFENSA PARA GESTIÓN CONSTITUCIONAL DE LAS FUERZAS ARMADAS*. Sangolquí: Centro de Pensamiento y Estudios Estratégicos de la Universidad de las Fuerzas Armadas del Ecuador. Recuperado el 26 de octubre de 2022

Gómez, H. (2022). La Visión Oceanopolítica del Ecuador, el Mar Equinoccial. *DIPLOMADO DE INTRODUCCIÓN A LA OCEANOPOLÍTICA / Conferencia /* (pág. 14). Videoconferencia con Bogotá - Colombia: Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Recuperado el 28 de octubre de 2022

Gortaire, B., & Montalvo, M. (2020). *El Camino a la Integración desde la Identidad: una aproximación suramericana*. Quito: UDLA Ediciones. Recuperado el 23 de octubre de 2022

Herrero, R. (2010). *EL CONCEPTO DE INTERÉS NACIONAL*. (C. S. NACIONAL, Ed.) *MONOGRAFÍAS del CESEDEN*, 115, 22. Recuperado el 20 de octubre de 2022, de [https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/o/monografia\\_115.pdf](https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/o/monografia_115.pdf)

ICH-UNESCO. (2022). *tradiciones y expresiones orales*. Recuperado el 15 de octubre de 2022, de ich-unesco Web site: <https://ich.unesco.org/es/tradiciones-y-expresiones-orales-00053>

- IEP. (2022). *Instituto Europeo de Postgrado*. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de IEP Web site: <https://www.iep.edu.es/las-5-fases-de-la-piramide-de-maslow/#:~:text=humanista%20Abraham%20Maslow%2C%E2%80%A6,La%20pir%C3%A1mide%20de%20Maslow%20es%20una%20teor%C3%ADa%20sobre%20la%20motivaci%C3%B3n,teor%C3%ADa%20sobre%20la%20motivaci%C3%B3n%20hu>mana.
- INACH. (24 de octubre de 2022). *Instituto Antártico Chileno*. Obtenido de INACH Web site: [https://www.inach.cl/inach/?page\\_id=21](https://www.inach.cl/inach/?page_id=21)
- infobae. (9 de noviembre de 2019). *AMÉRICA LATINA*. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de Infobae Web site: <https://www.infobae.com/america/america-latina/2019/11/10/ecuador-lepuso-numeros-a-la-corrupcion-del-gobierno-de-rafael-correa-entre-30000-y-70000-millones-de-dolares/>
- Infodefensa. (17 de septiembre de 2018). *Armada*. Recuperado el 25 de octubre de 2022, de Infodefensa Web site: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3057751/g-till-defiende-control-mar-como-base-cualquier-estrategia-1>
- La Hora. (2022 de julio de 2022). Recuperado el 21 de octubre de 2022, de La Hora Web site: <https://www.lahora.com.ec/esmeraldas/calamar-gigante-ruta-y-pesca-ilegal/>
- León, J. (febrero-agosto de 2009). LOS ASTILLEROS Y LA INDUSTRIA MARITIMA EN EL PACIFICO AMERICANO: SIGLOS XVI A XIX. (U. d. Rica, Ed.) *Diálogos Revista Electrónica de Historia*, vol. 10(núm. 1), pp. 47-90. Recuperado el 26 de octubre de 2022, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=43913137003>
- Machiavelli, N. (1999). *The Prince*. Penguin Classics. Recuperado el 26 de octubre de 2022
- Marcos, J. (2005). *Los pueblos navegantes del Ecuador prehispánico*. Quito: Ediciones Abya-Yala. Recuperado el 25 de octubre de 2022, de [https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1272&context=abya\\_yala](https://digitalrepository.unm.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1272&context=abya_yala)
- Michaud, F., Pazmiño, A., & Collot, J.-Y. (2009). El karst submarino de mega depresiones circulares de la Cordillera de Carnegie (Ecuador): posible origen por disolución submarina. En M. François, A. Pazmiño, & J.-Y. Collot, *GEOLOGIA Y GEOFISICA MARINA Y TERRESTRE DEL ECUADOR, PSE-001-2009* (pág. 30). Guayaquil, Guayas, Ecuador:

Comisión Nacional sobre el Derecho del Mar. Recuperado el 25 de octubre de 2022

Mieles, J. (2018). *Análisis del Gasto de la Defensa en el Ecuador: En el marco de la metodología de la medición de gastos de la defensa de la UNASUR*. Quito: IAEN. Recuperado el 27 de octubre de 2022

Museo Arqueológico de Salango. (24 de julio de 2007). Recuperado el 25 de octubre de 2022, de Museo Arqueológico: [https://museos.arqueo-ecuatoriana.ec/index2.php?option=com\\_content&task=emailform&id=10](https://museos.arqueo-ecuatoriana.ec/index2.php?option=com_content&task=emailform&id=10)

NATGEO. (18 de octubre de 2022). *BIBLIOTECA DE RECURSOS/ENTRADA ENCICLOPÉDICA*. Obtenido de Education. National Geographic Web site: <https://education.nationalgeographic.org/resource/nation>

Olmo-Enciso, L., & Castro-Priego, M. (25 de julio de 2020). *Historia NATGEO*. Recuperado el 25 de octubre de 2022, de NATGEO Web site: [https://historia.nationalgeographic.com.es/a/cultura-mantena-ecuador\\_15489](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/cultura-mantena-ecuador_15489)

Plan V. (7 de agosto de 2021). *Sociedad*. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de Plan V Web site: <https://www.planv.com.ec/historias/sociedad/ecuador-radiografia-del-crimen-organizado-y-sus-actores>

RESDAL. (2011). *Red de Seguridad y Defensa de América Latina*. Recuperado el 15 de octubre de 2022, de RESDAL Web site: <https://www.resdal.org/Archivo/esc-2.htm#:~:text=Los%20intereses%20nacionales%20tienen%20que,m%C3%A1s%20importantes%20de%20la%20naci%C3%B3n>.

Rivas , R. (noviembre-diciembre de 1984). Los Intereses Nacionales y el Poder Nacional. (M. d. Chile, Ed.) *Revista de Marina*, 101(763). Recuperado el 25 de octubre de 2022, de <https://revistamarina.cl/revistas/1984/6/rrivasg.pdf>

Sánchez , J. (15 de septiembre de 2017). *MOVIMIENTO CULTURAL MANTEÑO – ECUADOR*. Recuperado el 24 de octubre de 2022, de MCM: <https://joselias2022.com/2017/09/15/los-mantenos-y-su-cultura-en-la-ciudad-de-manta-del-siglo-xxi-5-3/>

servicios.abc.gov.ar. (1968). Primer Congreso Nacional de la Tradición. *Anales del Primer Congreso Nacional de la Tradición* (pág. 195). Ciudad de Todos los Santos de la Nueva Rioja: Secretaría de Estado de Cultura y Educación. Recuperado el 19 de octubre de 2022,

de

[http://servicios.abc.gov.ar/docentes/efemerides/site\\_10denoviembre/descargas/tradicion/concepto.pdf](http://servicios.abc.gov.ar/docentes/efemerides/site_10denoviembre/descargas/tradicion/concepto.pdf)

UNESCO. (2021). Recuperado el 17 de octubre de 2022, de UNESCO Web site:  
<https://whc.unesco.org/es/list/1>

UNESCO. (2021). *Reserva de la Biosfera Archipiélago de Colón - Galápagos (Ecuador)*.  
Recuperado el 15 de octubre de 2022, de UNESCO Web site:  
<https://es.unesco.org/biosphere/lac/galapagos>

UNESCO. (2022). *ICH-UNESO*. Recuperado el 19 de octubre de 2022, de UNESCO Web site:  
<https://ich.unesco.org/es/qu-es-el-patrimonio-inmaterial-00003>

yahoo.es. (14 de septiembre de 2021). *Finanzas*. Recuperado el 27 de octubre de 2022, de Yahoo  
Web site: <https://es-us.finanzas.yahoo.com/noticias/corrupci%C3%B3n-costado-ecuador-70-000-190548716.html>