

EL MAR COMO OPORTUNIDAD GEOPOLÍTICA PARA EL ECUADOR: VISIÓN ESTRATÉGICA Y EL ROL DE LA ARMADA COMO AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

THE SEA AS A GEOPOLITICAL OPPORTUNITY FOR ECUADOR: STRATEGIC VISION AND THE ROLE OF THE NAVY AS THE NATIONAL MARITIME AUTHORITY

Galo Andrade Daza¹

Resumen

El presente artículo analiza el valor geopolítico del espacio marítimo para el Ecuador, un país con condiciones privilegiadas, pero aún sin una proyección marítima consolidada. A partir de un enfoque cualitativo y documental, se examinan los principales desafíos y oportunidades que representa el mar en el escenario internacional contemporáneo. El estudio identifica una limitada articulación institucional y una débil narrativa estatal como obstáculos estructurales para el desarrollo de una política marítima integral. En este marco, se analizan cuatro componentes fundamentales: la dimensión geopolítica del espacio marítimo, los intereses marítimos nacionales, el rol de la Armada del Ecuador como Autoridad Marítima Nacional, y las transformaciones globales que configuran nuevos escenarios de competencia y cooperación en los océanos. Se destaca la reciente aprobación de la Visión Oceanopolítica del Ecuador y el proceso de planificación a largo plazo liderado por el Comité Interinstitucional del Mar como avances relevantes hacia una estrategia marítima estatal. Finalmente, se plantea que el país requiere capacidades institucionales fortalecidas, una visión de largo plazo articulada entre sectores y una política exterior con enfoque marítimo. Solo mediante una narrativa estatal coherente, que reconozca al mar como eje estratégico de desarrollo y proyección internacional, el Ecuador podrá consolidarse como un actor marítimo relevante en el contexto geopolítico contemporáneo.

Palabras clave: geopolítica, visión marítima, intereses marítimos, Ecuador.

Abstract

This article analyzes the geopolitical value of the maritime domain for Ecuador—a country with privileged geographic conditions yet lacking a consolidated maritime strategy. Using a qualitative, document-based approach, it explores the key challenges and opportunities that the ocean presents in the contemporary international context. The study identifies limited institutional coordination and a weak state narrative as structural obstacles to the development of a comprehensive maritime policy. Within this framework, four core components are analyzed: the geopolitical dimension of maritime space, Ecuador's national maritime interests, the role of the Ecuadorian Navy as the National Maritime Authority, and global transformations that are shaping new scenarios of competition and cooperation at sea. The recent approval of Ecuador's Oceanopolitical Vision and the long-term planning process led by the Interinstitutional Committee of the Sea are highlighted as significant advances toward a national maritime strategy. The article argues that the country must strengthen institutional capacities, articulate a long-term, cross-sectoral vision, and develop a foreign policy with a maritime focus. Only through a coherent state narrative that recognizes the ocean as a strategic axis for development and international projection can Ecuador emerge as a relevant maritime actor in today's geopolitical landscape.

Keywords: geopolitics, maritime vision, maritime interests, Ecuador.

¹ Galo Andrade Daza es Capitán de Navío de la Armada del Ecuador; comandante de la Fuerza de Submarinos, Miembro Correspondiente de la Academia Nacional de Historia Militar, Magister en Estrategia Militar Marítima por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, instructor invitado en la Academia de Guerra Naval del Ecuador. Docente de Geopolítica y Arte Operacional.

Introducción

En un escenario internacional marcado por tensiones geopolíticas, disputas de poder y cambios en el orden mundial, el mar se configura como un espacio de competencia estratégica vital para la seguridad y el desarrollo de los Estados ribereños. En este contexto, dichos Estados enfrentan el desafío de gestionar de forma integral sus espacios marítimos y articular de forma coherente sus políticas públicas, a fin de orientar su proyección geopolítica hacia el ámbito marítimo.

En el caso del Ecuador, el uso responsable de sus recursos naturales constituye un pilar esencial para su proyección geopolítica en el entorno regional e internacional. Sin embargo, a pesar de contar con una extensa zona económica exclusiva¹, una posición geográfica estratégica en el Pacífico suroriental y un régimen jurídico-marítimo consolidado, el país ha enfrentado limitaciones persistentes para articular de forma coherente y sostenible su política marítima.

Esta situación adquiere mayor relevancia al contrastarse con la dinámica regional, donde países como Chile y Perú evidencian estrategias de gestión marítima integrales, orientadas a la seguridad, el desarrollo y la proyección internacional. Frente a estas limitaciones, en el caso ecuatoriano se han iniciado recientemente procesos de planificación orientados a construir una visión marítima de largo plazo, con enfoque intersectorial, que permitirán integrar al mar como eje estratégico de la política pública nacional.

Uno de los principales avances en este proceso ha sido la presentación, por parte de la Armada del Ecuador en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, de una propuesta de Estrategia Marítima Nacional ante el Comité Interinstitucional del Mar (CIM). Este instrumento, actualmente en fase de revisión, aspira a sentar las bases de una planificación estatal marítima de largo plazo.

Aunque dicho instrumento ha sido impulsado desde el sector defensa, su verdadero alcance radica en su enfoque intersectorial, al integrar aspectos relacionados con la seguridad, el desarrollo, la sostenibilidad ambiental, la economía y la gobernanza marítima. Por lo tanto, el principal obstáculo no radica en la capacidad técnica, sino en la voluntad política y administrativa para lograr que los diversos actores estatales la reconozcan, la integren en

sus marcos de acción y la consoliden como una política pública nacional coherente.

De esta forma, la presente investigación tiene como objetivo analizar cómo el Ecuador puede fortalecer su proyección geopolítica en un contexto internacional incierto, mediante el aprovechamiento estratégico de su ámbito marítimo a través de una planificación intersectorial de largo plazo, reconociendo el rol de la Armada como Autoridad Marítima Nacional. Para ello, el análisis aborda la relevancia geopolítica del mar en el escenario global contemporáneo, examina el proceso de formulación de una estrategia marítima nacional para el Ecuador con enfoque intersectorial, y analiza el rol institucional de la Armada del Ecuador en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, así como los desafíos que enfrenta el país para consolidar una visión marítima integral orientada a la defensa, el desarrollo y la proyección de sus intereses estratégicos.

El ámbito marítimo en la geopolítica contemporánea

Los espacios marítimos son un componente esencial del sistema económico y geopolítico global. Según la Organización Marítima Internacional (2023) y estudios científicos sobre redes del comercio marítimo mundial, entre el 80% y el 90 % del comercio global se transporta por mar (Kaluza, Kölzsch, Gastner y Blasius, 2010), esto convierte al mar en la principal arteria del intercambio comercial a nivel global.

No obstante, la relevancia del mar trasciende su papel en el intercambio comercial global. Según las Naciones Unidas, este espacio —que cubre aproximadamente el 75 % de la superficie terrestre— contiene el 97 % del agua del planeta y concentra el 99 % del espacio vital por volumen. Más de 2.600 millones de personas obtienen del mar su principal fuente de proteína, y alrededor de 200 millones están vinculadas a la pesca marítima. Además, las actividades económicas vinculadas al ámbito marino —como la pesca, el transporte, el turismo costero y la explotación de recursos— generan un valor estimado de tres billones de dólares anuales, lo que equivale al 5 % del PIB mundial (Organización de las Naciones Unidas, s.f).

Desde una perspectiva de infraestructura estratégica, más del 95 % de las comunicaciones digitales globales transitan por cables submarinos (Atlantic Council, 2021), lo que convierte al lecho oceánico en una dimensión crítica de la conectividad internacional y, por tanto, en un espacio de creciente interés

² Zona Económica Exclusiva continental como insular alrededor de las Islas Galápagos

geopolítico. Asimismo, la presencia de recursos naturales —biológicos y minerales estratégicos— en el fondo marino de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) y en las áreas de extensión de la plataforma continental², genera escenarios emergentes de competencia por el control de rutas, recursos y posiciones geoestratégicas.

La creciente atención internacional sobre los fondos marinos responde a su alto potencial estratégico. Estos espacios albergan depósitos significativos de minerales como cobalto, níquel, tierras raras y nódulos polimetálicos, esenciales para la transición energética y la industria tecnológica; además, el fondo marino contiene recursos genéticos de valor incalculable para el desarrollo de aplicaciones biotecnológicas.

Esta riqueza ha impulsado una competencia geoeconómica³ creciente entre Estados y corporaciones por el acceso, la exploración y la eventual explotación de estos recursos, lo que plantea desafíos significativos para la gobernanza global, especialmente considerando que buena parte de estas zonas se encuentra fuera de las jurisdicciones nacionales. Esta situación se refleja en el número creciente de solicitudes presentadas por Estados ribereños ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas: hasta la fecha de elaboración de este estudio, se han registrado 106 presentaciones orientadas a extender los límites de su plataforma continental (Naciones Unidas, s.f.).

El mar, como espacio de disputa de poder, debe ser comprendido desde las raíces del pensamiento geopolítico moderno, que se remontan a finales del siglo XIX. El politólogo sueco Rudolf Kjellén, influenciado por Friedrich Ratzel, formuló la noción de geopolítica al concebir al Estado como un organismo vivo que requiere expandirse para asegurar su supervivencia (O'Loughlin, 1994). Esta concepción territorial fue adaptada al ámbito marítimo por Alfred Thayer Mahan, quien en su obra *The Influence of Sea Power upon History* (1889), sostuvo que la capacidad de un Estado para proyectar poder desde el mar dependía de una combinación de factores: conciencia marítima, economía comercial, infraestructura portuaria y voluntad estratégica (Baqués, 2024).

2 El Ecuador ha presentado, de forma individual y en conjunto con Costa Rica, ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la ONU, información para la extensión de su plataforma al sur y norte de la cordillera de Carnegie, respectivamente (Naciones Unidas, s.f.)

3 La geoconomía para autores como Blackwill y Harris es "El uso de instrumentos económicos para promover y defender los intereses nacionales y producir resultados geopolíticos beneficiosos..." (Troxell, 2018, p.54).

Durante la Segunda Guerra Mundial, la teoría geopolítica fue desacreditada en el ámbito académico occidental debido a su asociación con la noción de "espacio vital" del régimen nazi. No fue sino hasta las décadas de 1970 y 1980 cuando la geopolítica resurgió desde una perspectiva crítica, impulsada por autores como Gearóid Ó Tuathail. Este autor propuso comprender el espacio —debe entenderse incluido el marítimo— como una construcción política e ideológica, estructurada a través de narrativas estatales de poder (Ó Tuathail, 1996). Esta aproximación resulta fundamental para el presente análisis, ya que permite abordar el mar no solo como un espacio físico, sino como un recurso estratégico cuya gestión está mediada por la narrativa estatal, la estructura institucional y las políticas públicas que de ella se derivan.

En la actualidad, el mar ha dejado de ser únicamente una vía de comunicación y comercio para convertirse en un escenario estratégico central en las disputas de poder global. Las rutas comerciales, así como los recursos presentes en el mar y en su lecho, han intensificado el interés geopolítico de los Estados sobre el ámbito marítimo (Till, 2022). Esta dinámica se refleja tanto en tensiones interestatales como en fenómenos complejos como la piratería, la pesca ilegal o las disputas entre empresas transnacionales por la explotación de recursos en alta mar y plataformas continentales extendidas. En este contexto, los océanos adquieren un valor creciente como espacios de competencia estratégica.

La creciente complejidad del ámbito marítimo no se limita a la acción de los Estados. Actores no estatales —como empresas transnacionales, organizaciones criminales y compañías de exploración energética— participan activamente en el acceso, uso y control de los recursos oceánicos. Esta multiplicidad de intereses ha evidenciado las limitaciones del marco jurídico internacional, en particular de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), que fue concebida bajo lógicas que no se ajustan plenamente a las dinámicas actuales. Según Chen y Liu (2023), la gobernanza oceánica contemporánea es fragmentada y requiere transformaciones basadas en principios sistémicos y ecológicos, capaces de responder a desafíos globales como la sostenibilidad, la presión sobre los recursos y las desigualdades estructurales entre Estados con capacidades institucionales y tecnológicas dispares.

Los países en desarrollo enfrentan limitaciones específicas para consolidar una presencia estratégica en el ámbito marítimo. Aunque algunos de ellos poseen amplias

zonas económicas exclusivas y ubicaciones geográficas privilegiadas, sus capacidades institucionales, logísticas y tecnológicas suelen ser insuficientes para ejercer un control efectivo sobre sus espacios marítimos o para influir en los procesos de gobernanza internacional.

En este escenario global se configura una paradoja geopolítica: Estados con alto potencial marítimo, como el ecuatoriano, permanecen como actores periféricos. Esta situación representa un desafío estructural que exige una reflexión a todos los niveles de decisión gubernamental sobre la importancia estratégica del mar para el desarrollo nacional, las oportunidades que ofrece y los mecanismos —sostenibles e intersectoriales— necesarios para proyectar ese potencial.

La construcción de una narrativa estatal coherente con una visión marítima de su geopolítica exige identificar y comprender las transformaciones que configuran el escenario marítimo global y regional. Entre ellas destacan, por ejemplo, la progresiva apertura de rutas en el Ártico debido al deshielo y las implicaciones geoestratégicas del desarrollo del Puerto de Chancay en el Perú, temas que se abordan brevemente en los párrafos siguientes. Otras dinámicas igualmente relevantes —como la competencia por los fondos marinos o los desarrollos emergentes en la región antártica— serán tratadas en una sección posterior del análisis.

El deshielo del Ártico, provocado por el calentamiento global, ha reactivado el interés geopolítico en las nuevas rutas marítimas que podrían conectar Asia y Europa. Esta posibilidad ha captado la atención de potencias como Estados Unidos y Rusia, que compiten por posicionarse estratégicamente en la región. Diversos estudios estiman que estas rutas emergentes podrían reducir hasta en un 40 % los tiempos de navegación entre ambos continentes, lo que alteraría el flujo tradicional del comercio mundial, generando nuevos focos de competencia en el Ártico (Liu, Mao y Zhang, 2024).

En el ámbito sudamericano, el desarrollo del Puerto de Chancay en Perú —impulsado por inversión china— constituye una apuesta estratégica para establecer un hub portuario con conexión directa a Asia (Vizcardo, 2023). Esta infraestructura debe entenderse no solo como un puerto, sino como un nodo logístico de escala regional, capaz de reorganizar los flujos comerciales de la región. En este contexto, el Ecuador está llamado a identificar de forma proactiva las oportunidades y desafíos que plantea este proyecto, tanto para su conectividad

externa como para su posicionamiento geoeconómico en el Pacífico sur.

Transformaciones como la apertura de rutas en el Ártico o la consolidación de nuevos hubs logísticos en Sudamérica —como el Puerto de Chancay— no solo reconfigurarán las dinámicas comerciales en el corto y mediano plazo, sino que también modificarán las prioridades estratégicas de los Estados ribereños. Al generar nuevas oportunidades, riesgos y tensiones, estos espacios marítimos configuran escenarios de competencia creciente por el posicionamiento logístico y geopolítico en el sistema internacional.

Un caso contemporáneo que permite ilustrar la relevancia geopolítica de los espacios marítimos es el Estrecho de Ormuz. Esta ruta estratégica, por la que transita cerca del 20 % del petróleo transportado por vía marítima a nivel mundial, ha sido escenario de tensiones crecientes entre Irán, Israel y Estados Unidos. La posibilidad de un cierre temporal o permanente ha reactivado el debate global sobre las implicaciones que ello tendría para el suministro energético, los precios del crudo y la estabilidad de las cadenas logísticas internacionales, subrayando la vulnerabilidad estructural del sistema económico mundial frente a las disputas en corredores marítimos clave⁴.

Estos escenarios evidencian la vulnerabilidad estructural de los países frente a dinámicas que se definen en los océanos y cuyas repercusiones trascienden las fronteras nacionales. En este contexto, incorporar la dimensión geopolítica con visión marítima en la planificación estratégica no constituye una opción, sino una condición esencial para fortalecer la resiliencia frente a fenómenos globales, optimizar la inserción comercial y proyectar la soberanía marítima con mirada prospectiva.

En un entorno caracterizado por disputas en torno a rutas emergentes, competencia por los recursos del fondo marino, tensiones geopolíticas en zonas estratégicas y desafíos crecientes en la gobernanza oceánica, el país necesita una estrategia integral y de largo plazo. Esta debe traducirse en capacidades estatales fortalecidas, articulación intersectorial sostenida y una política exterior marítima que anticipe riesgos, promueva alianzas y posicione al Ecuador como un actor relevante en el ámbito internacional.

⁴ El día en que se finalizó la presente investigación Estados Unidos realizó un ataque aéreo a Irán sobre tres puntos específicos en su territorio.

En este marco, espacios de interés global como la Antártida, cuya relevancia geopolítica, científica y ambiental está en ascenso, como lo señalan Sheikh y Procita (2021), configuran escenarios estratégicos que el país no puede desatender. Aunque su tratamiento detallado excede el alcance del presente estudio, su inclusión en futuras investigaciones será clave para consolidar una narrativa estatal integral y coherente con la Visión Oceanopolítica del Ecuador recientemente aprobada⁵.

Ecuador frente a su realidad marítima: oportunidades estratégicas y desafíos estructurales

El Ecuador, como Estado ribereño, posee un amplio espacio marítimo jurisdiccional que supera en más de cuatro veces la extensión de su territorio continental. Esta condición geográfica representa un elemento fundamental desde el punto de vista geoestratégico, que, sin embargo, ha sido históricamente subvalorado en el diseño de la política pública; esta ha privilegiado el espacio continental, relegando el ámbito marítimo a un rol secundario, a pesar de su potencial para el desarrollo y la proyección internacional del país.

En este contexto, la ubicación del Ecuador en el Pacífico suroriental —una región marítima clave para el comercio con Asia y cercana a puntos estratégicos como el canal de Panamá— le confiere una posición favorable para integrarse y aprovechar el flujo comercial en el Pacífico, así como para fortalecer la cooperación regional. En este espacio convergen importantes recursos vivos y no vivos, incluidos depósitos minerales en el fondo marino. Si esta riqueza se gestiona con una visión integral, intersectorial y sostenible, puede convertirse en un factor decisivo para potenciar la proyección internacional del país como Estado marítimo.

El aprovechamiento estratégico del espacio marítimo ecuatoriano depende, en gran medida, del marco jurídico e institucional que regula su gestión, así como de la política pública que de este se derive. A nivel internacional, el país es signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), instrumento que regula el uso del mar y establece un marco jurídico para los derechos y responsabilidades de los Estados en los océanos. En el ámbito nacional, la Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad

y Protección Marítima (2021) define las competencias estatales en el ámbito marítimo, refuerza el rol de la Armada del Ecuador como Autoridad Marítima Nacional y establece un sistema de coordinación interinstitucional.

No obstante, el diseño e implementación efectiva de una política marítima integral requiere, además de marcos normativos sólidos, una clara identificación de los intereses marítimos que orienten la acción estatal. En esta línea, la Doctrina Básica de la Armada del Ecuador (2020) define dichos intereses como:

Todas aquellas actividades y recursos naturales, vivos y no vivos, que el Estado desarrolla y posee en los ejes fluviales y la zona marino-costera, en los espacios marítimos jurisdiccionales y no jurisdiccionales, y que, en conjunto, representan factores fundamentales para su desarrollo, seguridad y supervivencia... en los campos político, económico, social y estratégico. (p. III-1).

En el mencionado documento doctrinario de la Armada del Ecuador, esta definición se complementa con una descripción detallada de los elementos que integran los intereses marítimos. Si bien algunos estudios, como el de Andrade (2024), proponen su actualización en función de las dinámicas actuales, el presente análisis se basa en el enfoque institucional vigente para identificar seis componentes clave que deberían guiar la evaluación de la política pública marítima: (1) la conciencia marítima, entendida como la percepción nacional del mar como espacio de identidad, desarrollo y soberanía; (2) el complejo geomarítimo, que articula la configuración físico-espacial del territorio nacional con su proyección oceánica; (3) el sistema de la marina mercante, vinculado al transporte marítimo, al comercio y la conectividad global; (4) la economía marítima, en sus múltiples dimensiones productivas, logísticas y tecnológicas; (5) la infraestructura científica y tecnológica, que fortalece las capacidades del Estado para el monitoreo, investigación y gestión de los recursos marinos; y (6) los organismos, tratados y convenios internacionales, que conforman el marco normativo supranacional donde el país ejerce derechos y asume obligaciones en el ámbito oceánico (Doctrina básica de la Armada, 2020).

Considerar estos intereses marítimos desde una perspectiva sistémica es fundamental para articular de forma coherente el accionar estatal, especialmente si se aspira a construir una visión marítima de largo plazo. Esta condición, como se ha señalado en el presente estudio, es indispensable para proyectar al Ecuador como un actor relevante en el escenario internacional.

⁵ La visión oceanopolítica del Ecuador fue publicada en Registro Oficial del Ecuador el 30 de abril de 2025.

Como plantea Juda (1996), la complejidad del océano —como sistema ecológico, económico y espacio de disputa geopolítica— exige formas de gobernanza integradas, que superen los enfoques fragmentados y promuevan la cooperación entre actores públicos y privados. En el caso ecuatoriano, esta necesidad de articulación ha sido puesta en evidencia en las Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras (PNOC, 2014), un instrumento normativo que representa un avance sustantivo, aunque aún enfrenta importantes desafíos para su implementación efectiva (Vélez, 2021).

Sin embargo, aunque el país cuenta con un marco jurídico e institucional formalmente establecido, enfrenta limitaciones estructurales que han restringido su capacidad para implementar una política marítima coherente y sostenida. Aunque las Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras (PNOC) representan un hito en la construcción de normatividad para el ámbito marítimo, no han logrado articular de forma efectiva a todos los actores involucrados ni consolidarse como una herramienta transversal para el desarrollo nacional. Esta debilidad institucional se ve agravada por la escasa incorporación del ámbito marítimo en los principales instrumentos de planificación, como el Plan Nacional de Desarrollo.

En ese sentido, en 2020, la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador (DIGEIM) identificó aproximadamente 2.000 observaciones vinculadas a deficiencias en la aplicación de la política marítima⁶. Esta cifra ilustra con claridad la magnitud de la brecha existente entre lo dispuesto en el marco normativo y su implementación efectiva, lo que debilita la capacidad del Estado para ejercer soberanía, garantizar la seguridad marítima y aprovechar estratégicamente sus recursos.

Superar estas barreras exige una visión de largo plazo, una mayor conciencia nacional sobre la importancia del mar y la articulación de capacidades técnicas, políticas y financieras con enfoque intersectorial. En esa dirección, resulta clave destacar la propuesta de una Estrategia Marítima Nacional, elaborada por la Armada del Ecuador y presentada por el Ministerio de Defensa Nacional ante el Comité Interinstitucional del Mar (CIM) en 2020⁷. Esta iniciativa impulsó un esfuerzo de planificación de largo plazo con perspectiva intersectorial en un organismo que agrupa a los principales actores vinculados al ámbito marítimo,

⁶ Información que consta en el oficio N.º ARE-DIGEIM-OPI-2020-0099-O (Dirección General de Intereses Marítimos DIGEIM, 2020)

⁷ Esta propuesta fue remitida al Ministerio de Defensa Nacional con oficio Nro. ARE-COGMAR-CDO-COGMAR-DMN-2020-2372 (Armada del Ecuador, 2020)

reforzando así su carácter transversal. Aunque fue promovida desde el sector defensa, esta estrategia no debe interpretarse como un instrumento sectorial de la Armada, sino como una plataforma de articulación estatal orientada a consolidar el rol del mar en el desarrollo y la proyección geopolítica del país.

Aunque constituye un avance relevante, la propuesta de una Estrategia Marítima Nacional contrasta con la escasa incorporación del ámbito marítimo en los instrumentos de planificación estatal de alto nivel. La agenda marítima ha estado históricamente ausente de los principales Planes Nacionales de Desarrollo, donde su presencia ha sido marginal y desvinculada de una visión geopolítica integral. Esta omisión refleja una concepción predominantemente terrestre del desarrollo nacional. Por ello, avanzar hacia una planificación marítima de largo plazo requiere no solo fortalecer las capacidades institucionales, sino también transformar la narrativa del Estado ecuatoriano respecto a su vínculo con el mar, reconociéndolo como una dimensión esencial de su desarrollo y seguridad.

Hacia una planificación del ámbito marítimo a largo plazo

En un entorno internacional marcado por la incertidumbre y la creciente competencia estratégica, la capacidad de los Estados para formular políticas de largo plazo se ha convertido en un componente esencial de su proyección geopolítica. Esta tarea exige no solo claridad en la visión de futuro, sino también una estructura institucional que garantice continuidad más allá de los ciclos políticos. En el ámbito marítimo, este tipo de planificación adquiere una dimensión específica, al requerir la integración de factores como la seguridad, la sostenibilidad ambiental, el desarrollo económico y la cooperación internacional. Para el Ecuador, este desafío implica también superar la débil presencia histórica del mar en la narrativa estatal.

En este marco, avanzar hacia una planificación marítima de largo plazo requiere, como punto de partida, el reconocimiento explícito del valor geoestratégico del espacio marítimo nacional y su incorporación estructural en las políticas públicas del Estado. Esta planificación no puede reducirse a respuestas sectoriales o de corto plazo, sino que debe sustentarse en una visión integral que contemple las múltiples formas de uso del mar: fuente de recursos, espacio de conectividad, plataforma de proyección geopolítica y eje de sostenibilidad. Como señalan Marsh y Stoker

(1997), la formulación de políticas públicas no es únicamente un ejercicio técnico-racional, sino también un proceso de construcción de narrativas institucionales coherentes.

Una planificación de esta naturaleza requiere instituciones con capacidad prospectiva, que promuevan el diálogo intersectorial y garanticen una coordinación efectiva entre los distintos niveles de gobierno. Como señalan Hennessey y Juda (2001) en su análisis sobre la gobernanza de los ecosistemas marinos, uno de los principales desafíos radica en la limitada capacidad estatal para anticipar escenarios en contextos marcados por alta incertidumbre ecológica y por la necesidad de articular actores con competencias, intereses y escalas diversas. En el caso ecuatoriano, fortalecer esta capacidad implica avanzar hacia un esquema de planificación participativa, con enfoque territorial, que integre las dimensiones: económica, ambiental y de seguridad; una tarea aún pendiente en el ámbito del Comité Interinstitucional del Mar (CIM), instancia encargada de aprobar, articular, coordinar y evaluar la política pública intersectorial del mar.

Adicionalmente, garantizar la continuidad y sostenibilidad de una planificación marítima de largo plazo exige su consolidación como una verdadera política de Estado. Esto supone trascender los límites de los períodos gubernamentales y asegurar su integración permanente en el sistema nacional de planificación, especialmente en los Planes Nacionales de Desarrollo. Sin esta vinculación estructural, las iniciativas marítimas corren el riesgo de fragmentarse, quedar sujetas a la coyuntura política y carecer de mecanismos eficaces de seguimiento y evaluación.

En este contexto, el Comité Interinstitucional del Mar (CIM) inició en 2024 un ejercicio de planificación marítima de largo plazo con horizonte al año 2050, tomando como base la propuesta de Estrategia Marítima Nacional elaborada por la Armada del Ecuador en 2020. Este proceso, discutido en la X sesión ordinaria del CIM, tiene como objetivo establecer una hoja de ruta intersectorial que articule de manera sostenida la gestión marítima nacional.

Si bien este proceso aún no ha culminado, resulta crucial que el documento estratégico resultante adopte una denominación que refleje con precisión su carácter integral, toda vez que el término "Estrategia Marítima Nacional" puede inducir a interpretaciones restringidas al ámbito de la defensa, alejadas de su real enfoque interinstitucional y orientado a la política pública. En este sentido, este estudio propone como aporte conceptual y terminológico la

denominación "Ruta Estratégica del Ecuador Marítimo 2050", la cual permitiría proyectar con mayor claridad su naturaleza como instrumento orientador para la implementación de una política pública con visión de largo plazo.

Desde esta perspectiva, la reciente aprobación en abril de 2025 de la Visión Oceanopolítica del Ecuador constituye un hito relevante, al establecer principios y objetivos orientadores que servirán de base para avanzar en la construcción de una estrategia integral y con visión de largo plazo para consolidar un Ecuador marítimo, conforme a lo planteado por la Armada en 2020. En este proceso, las Fuerzas Armadas, a través de la Armada del Ecuador, han desempeñado un papel clave tanto en la formulación técnica de la propuesta como en su posicionamiento técnico y político dentro del marco institucional del Estado

El rol de la Armada del Ecuador como Autoridad Marítima Nacional

En el contexto contemporáneo, caracterizado por una creciente valorización estratégica del espacio marítimo, el rol de las armadas trasciende su función estrictamente militar para consolidarse como un componente clave de la proyección geopolítica de los Estados. En el caso ecuatoriano, la Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima, aprobada en 2021, establece de manera explícita la competencia de la Armada del Ecuador como Autoridad Marítima Nacional. Esta normativa le otorga atribuciones amplias en materia de regulación, control, vigilancia, seguridad y protección de los espacios marítimos, fluviales y lacustres del país.

En consecuencia, la Armada del Ecuador ejerce funciones que van desde la defensa y seguridad hasta la coordinación interinstitucional en ámbitos tales como la seguridad de la navegación, la protección del medio marino y la salvaguarda de la vida humana en el mar. Su rol como Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional del Mar (CIM) —organismo responsable de articular la política marítima nacional— refuerza este carácter transversal. A través de la Dirección General de Intereses Marítimos, ha promovido insumos técnicos, formulado propuestas estratégicas e impulsado el diálogo entre instituciones públicas, privadas y académicas⁸.

⁸ La Armada del Ecuador participa en el CIM como representante del Ministerio de Defensa Nacional y a través de la Dirección General de Intereses Marítimos que se desempeña como secretaria técnica permanente de dicho organismo intersectorial (República del Ecuador, 2020).

Este rol institucional no puede entenderse de forma aislada, sino como parte de una estructura estatal orientada a consolidar al Ecuador como un país con visión marítima. En este marco, resulta indispensable fortalecer las capacidades institucionales, técnicas y operativas de la Armada, en concordancia con sus atribuciones legales, así como promover una cultura marítima que se extienda a todos los niveles de la sociedad ecuatoriana. Solo así será posible que la dimensión marítima sea asumida de forma coherente como un componente estratégico del desarrollo nacional y de la proyección geopolítica del Estado.

En consecuencia, consolidar la posición de la Armada del Ecuador como Autoridad Marítima Nacional requiere no solo del fortalecimiento de sus capacidades operativas y técnicas, sino también de su rol e influencia en la formulación e implementación de la política pública marítima. Esto implica ejercer una función efectiva de liderazgo y coordinación entre los distintos niveles de gobierno, así como entre los sectores económicos, sociales y académicos vinculados al ámbito marítimo, con el fin de promover una gestión integral, sostenible y estratégicamente orientada hacia una visión marítima del país.

En un escenario internacional donde el mar adquiere una centralidad creciente como espacio de competencia geoestratégica y fuente de recursos críticos, el papel de la Armada del Ecuador resulta ineludible. Si bien la coyuntura nacional actual está marcada por desafíos urgentes como la inseguridad y la violencia, estos no deben postergar la construcción de capacidades estratégicas orientadas al largo plazo. En este sentido, fortalecer a la Armada como Autoridad Marítima no solo responde al mandato del marco normativo vigente, sino que constituye un pilar para afirmar la soberanía del país, proyectar su presencia regional e internacional y transformar sus intereses marítimos en verdaderos pilares de poder nacional y desarrollo sostenible.

Conclusiones

El presente análisis ha evidenciado la importancia del espacio marítimo para los Estados ribereños como el Ecuador en el escenario internacional contemporáneo, tanto por las oportunidades que ofrece para su desarrollo como por sus connotaciones geopolíticas. En el caso ecuatoriano, este potencial marítimo contrasta con una limitada articulación institucional y una narrativa estatal débil, que restringe el aprovechamiento de su ventajosa condición geográfica.

Superar esta brecha requiere desarrollar una conciencia marítima nacional que permita concebir el ámbito marítimo como un eje central de la política pública. En tal sentido, el Ecuador necesita avanzar hacia una planificación marítima con visión de largo plazo, que articule los ejes de acción definidos en la propuesta de Estrategia Marítima Nacional, impulsada por la Armada del Ecuador en el marco del Comité Interinstitucional del Mar (CIM), y que trascienda los ciclos políticos mediante su integración al sistema nacional de planificación.

La reciente aprobación de la Visión Oceanopolítica del Ecuador y el proceso que se está desarrollando en el CIM para construir la “Ruta Estratégica del Ecuador Marítimo 2050” –denominación propuesta en este estudio para el ejercicio de planificación marítima a largo plazo– constituyen avances relevantes en este sentido. Estos instrumentos contribuyen a la implementación efectiva de las Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras PNOC, como verdaderas políticas públicas, para alcanzar una gobernanza marítima integral, intersectorial y sostenida en el tiempo.

Sin embargo, aprovechar el mar como un recurso estratégico de alto valor geopolítico en un mundo cada vez más incierto, requiere no solo avanzar en instrumentos de planificación, sino también comprender y articular de forma estructural los elementos analizados en esta investigación: la dimensión geopolítica del espacio marítimo, los intereses marítimos del Ecuador, el rol de su Armada como Autoridad Marítima Nacional y las transformaciones globales que están reconfigurando el escenario oceánico.

En este contexto, el Ecuador debe asumir el desafío de consolidar una visión de Estado que integre de forma estructural el ámbito marítimo como eje estratégico de su desarrollo y proyección internacional. Esto exige el fortalecimiento sostenido del liderazgo institucional de su Armada como Autoridad Marítima Nacional, una coordinación intersectorial efectiva, inversión continua en capacidades técnico-científicas y una política exterior que posicione al océano como espacio prioritario de acción estatal. Solo mediante una estrategia marítima integral y con visión de largo plazo, será posible transformar el potencial geopolítico del país en una presencia activa y respetada en el escenario internacional. La construcción de un Ecuador marítimo no es una opción, sino una necesidad impostergable para asegurar su soberanía, desarrollo sostenible y relevancia geopolítica en el siglo XXI.

Referencias Bibliográficas

- Andrade, G. (2024). *El desarrollo de una estrategia marítima nacional como elemento esencial para la protección de los intereses del Estado de un país marítimo como el Ecuador*. [Trabajo de investigación final curso EMC no publicado]. Academia de Defensa Militar Conjunta.
- Armada del Ecuador. (2020, 10 de diciembre). Oficio N.º ARE-COGMAR-CDO-COGMAR-DMN-2020-2372: *Propuesta de Estrategia Marítima Nacional* [Documento institucional]. Armada del Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Ley Orgánica de Navegación, Gestión, Seguridad y Protección Marítima*. Disponible en: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Navegacion-Gestion-Seguridad-y-Proteccion-Maritima-2021.pdf
- Atlantic Council. (2021). *Cyber defense across the ocean floor: The geopolitics of submarine cable security*. Disponible en: <https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2021/09/Cyber-defense-across-the-ocean-floor-The-geopolitics-of-submarine-cable-security.pdf>
- Baqués, J. (2024, marzo 25). *Alfred T. Mahan y la geopolítica del mar* [Audio recording]. <https://global-strategy.org/geopolitica-clasica-mahan/>
- Chen, Y., & Liu, H. (2023). *Critical Perspectives on the New Situation of Global Ocean Governance*. *Sustainability*, 15(14), 10921. <https://doi.org/10.3390/su151410921>
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). (1982)
- Dirección General de Educación y Doctrina. (2020). *Doctrina básica de la Armada del Ecuador* DOBARE. Armada del Ecuador.
- Dirección General de Intereses Marítimos. (2020, 3 de diciembre). Oficio N.º ARE-DIGEIM-OPI-2020-0099-O: *Enviando Estrategia Marítima Nacional* [Documento institucional]. Armada del Ecuador.
- Hennessey, L & Juda. T. (2001). *Governance profiles and the management of the uses of large marine ecosystems*. *Ocean Development & International Law*, 32(1), 43-69.
- Juda, L. (1996). *International law and ocean use management*. Routledge.
- Kaluza P., Kölzsch A., Gastner M.& Blasius B.(2010). *The complex network of global cargo ship movements*. *Journal Royal Society*, 7. (1093–1103). Disponible en: <https://royalsocietypublishing.org/toc/rsif/2010/7/482010>The complex network of global cargo ship movementsJ. R. Soc. Interface.71093–1103
- Liu, H., Mao, Z., & Zhang, Z. (2024). *From melting ice to green shipping: navigating emission reduction challenges in Arctic shipping in the context of climate change*. *Frontiers in Environmental Science*, 12, 1462623.
- Mahan, A. (1889). *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Disponible en: <https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.206701/page/n3/mode/2up>
- Marsh, D., Stoker, G. (1997). *Teoría y Métodos de la ciencia política*. Alianza editorial.
- Naciones Unidas. (s. f.). *Ocean Conference 2017: Background ODS 14*. <https://www.un.org/es/conf/ocean/background.shtml>
- Naciones Unidas – *Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS)*. (s. f.). Homepage. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm?utm_source
- Registro Oficial del Ecuador. (2025, 30 de abril). *Registro Oficial. Tercer Suplemento, Año I, N.º 29*. <https://www.registroficial.gob.ec>
- Till, G. (2022). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (5th ed.). Routledge.
- O'Loughlin, J. (1994). *Dictionary of Geopolitics*. [Diccionario de Geopolítica]. Westport, Connecticut: Greenwood.
- Organización Marítima Internacional. (2023). *¿Por qué necesitamos el transporte marítimo internacional?*. <https://www.imo.org/es/About/Pages/FAQs.aspx>
- Presidencia de la República del Ecuador. (2014). *Políticas Nacionales Oceánicas y Costeras del Ecuador (PNOC)*. Secretaría Técnica del Mar – Comité Interinstitucional del Mar.CIM. Disponible en: <https://www.fao.org/faolex/results/details/es/c/LEX-FAOC183737/>

República del Ecuador. (2020, 26 de noviembre). Decreto Ejecutivo N° 1197: *Reorganización del Comité Interinstitucional del Mar* (CIM). Secretaría Nacional de Planificación. Disponible en: https://www.fielweb.com/App_Themes/InformacionInteres/Decreto_Ejecutivo_No_1197_20201026124606_20201026124609_20201026124610.pdf

República del Ecuador. (2021, 14 de junio). *Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos* (Registro Oficial No. 472, Cuarto Suplemento). Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Disponible en: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Navegacion-Gestion-Seguridad-y-Proteccion-Maritima-2021.pdf

Sheikh, P. & Procita, K. (2021, March 10). *Antarctica: Overview of geopolitical and environmental issues* (CRS Report No. R46708). Congressional Research Service. <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R46708>

Troxell, J. (2018). La geoconomía. *Military Review*. II Trimestre. 50-69. Disponible en: <https://www.armyupress.army.mil/Portals/7/military-review/Archives/Spanish/la-geoconomia.pdf>

Vélez, D. (2021). *Las políticas nacionales oceánicas y costeras en la gobernabilidad marítima de Ecuador*. Estado & comunes, revista de políticas y problemas público, 2(13), 67-84.

Vizcardo, R. (2023). *El Valor estratégico del Hub Perú en América del Sur*. Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos. 22. 95-129