

CARL JOHAN BLYDAL

LOS OCÉANOS

UNA VISIÓN GEOPOLÍTICA



Edición 2025

LOS OCÉANOS

UNA VISIÓN GEOPOLÍTICA

Edición

2025

Editado por la
**Escuela Superior
de Guerra Naval**

AUTOR

CARL JOHAN BLYDAL

Político sueco, MA en Historia de la Universidad de Bonn, Dr. Phil. de la Universidad Humboldt de Berlín, experto en Gobernabilidad y Política Internacional, docencia en la UP, PUCP, ESUP y la ADP. Investigador principal de la DEEM.

LOS OCEANOS
UNA VISIÓN GEOPOLÍTICA

Autor: **CARL JOHAN BLYDAL**

© MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
JR. SÁENZ PEÑA 590. LA PUNTA - CALLAO - PERÚ

DIRECTOR DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
CALM. KURT BOTTGER GARFIAS

EDICIÓN GENERAL
ALM (R). EDMUNDO DEVILLE DEL CAMPO

COMITÉ EDITORIAL INTERNO
C. DE F. GUIANCARLO DOLORIER ESQUIVIAS

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
LIC. SHEYLLA CASTILLO CÁRDENAS

Primera Edición, NOVIEMBRE 2025
TIRAJE: 100 EJEMPLARES

DEPÓSITO LEGAL N° **2025-13545**
ISBN: **978-612-47941-4-8**

IMPRESO EN NOVIEMBRE DE 2025 POR:
CORPORACION CREATIVOS PERU E.I.R.L
CAL. PUNO 101 URB. SANTA PATRICIA SEGUNDA ET
CALLE PUNO CRUCE CALLE LIBERTAD
LA MOLINA - LIMA - LIMA

Las ideas y opiniones expresadas sobre el tema,
pertenecen exclusivamente a sus autores, y no son
atribuibles a la Escuela Superior de Guerra Naval
o a la Marina de Guerra del Perú.

PREFACIO

La presente publicación es el resultado de la investigación realizada por la División de Estudios Estratégicos y Marítimos de la Escuela Superior de Guerra Naval (ESUP), a través de una serie de exploraciones enfocadas en la geopolítica de océanos, mares y estrechos del mundo. Se inició en el año 2017 como proyecto de publicación, puesto en marcha por el entonces Director del Instituto de Estudios Estratégicos y Marítimos de la ESUP, el Calm. (r) Santiago Llop Meseguer, bajo la gestión del Dr. Carl Johan Blydal y con la colaboración del Calm. (r) Guillermo Hasembank Rotta y el entonces oficial de intercambio de la Armada de Ecuador, el C. de N. Galo Andrade Daza. Después de que los demás integrantes del proyecto original se habían dedicado a otras actividades, y tras varias revisiones y ampliación de su enfoque, se expandió a ser un proyecto de investigación, redactado por el Dr. Blydal. Los resultados de este proyecto a su vez brindaron un marco teórico, tanto como materiales, para apoyar a los oficiales alumnos de las maestrías de la ESUP, en el desarrollo de sus tesis. En esta función, este texto, en sus varias etapas de redacción, mostró su utilidad como introducción a la realidad marítima global, y a sus retos y oportunidades, saliendo de una perspectiva geopolítica.

Como la escuela de posgrado de la armada de un país Marítimo, Amazónico, Andino, Bioceánico y con presencia en la Antártida, es de suma importancia hacer conocer a nivel nacional e internacional, el entorno geopolítico marítimo en donde interactúa la Marina de Guerra del Perú en forma pacífica y humanitaria con todas las naciones del mundo.

En un mundo, donde los países buscan recursos para abastecer a sus poblaciones crecientes, los espacios marítimos constituyen una fuente invaluable, por lo tanto, su importancia aumenta con el tiempo. En unos cuantos años observaremos un crecimiento en las disputas por los volúmenes mundiales de pesca, la explotación de hidrocarburos en mayores profundidades a las habituales y a la intensificada exploración de nódulos de minerales en el fondo marino. Asimismo, el transporte marítimo está enfrentando grandes cambios. Durante las últimas tres décadas se expandió de forma exponencial, manifestado por la construcción de modernos puertos alrededor del planeta, los contenedores se volvieron un símbolo de la globalización. Actualmente, el transporte marítimo

está sometido al proceso de descarbonización, la introducción de nuevos combustibles, que lleva consigo cambios de la infraestructura portuaria para su abastecimiento. Por otro lado, los lechos marinos albergan una red de cables submarinos que atraviesan los espacios acuáticos por miles de kilómetros en beneficio de la era digital basada en la interconectividad instantánea de computadoras ubicadas en diferentes continentes.

En este trabajo presentamos un enfoque geopolítico como herramienta para explicar, qué convierte un espacio marítimo específico importante para un Estado a un espacio con importancia geopolítica, en relación con sus intereses nacionales políticos, económicos y de seguridad. Las áreas acuáticas permiten establecer líneas de comunicación y son fuentes de recursos naturales; mientras que los estrechos, canales y puertos, favorecen la conexión entre distintos mares, así como constituyen puntos de origen y destino entre mar y tierra. Aplicando este modelo, se logra analizar la importancia geopolítica de los océanos, mares y estrechos del mundo; asimismo, se presentan y analizan futuras áreas de interés y conflictos potenciales en el ámbito marítimo.

El principal objetivo de la Escuela Superior de Guerra Naval con la edición de la presente publicación es contribuir, a través de su División de Estudios Estratégicos y Marítimos, con el desarrollo del pensamiento estratégico sobre asuntos marítimos, el cual debe tener un horizonte superior al de una visión estrictamente naval, contribuyendo de esta forma con las políticas de la Marina de Guerra del Perú relacionadas con la investigación, desarrollo y promoción de la explotación, conciencia e interés marítimo.

El Callao, 2025



CALM.

KURT BOTTGER GARFIAS

Director de la Escuela Superior de Guerra Naval

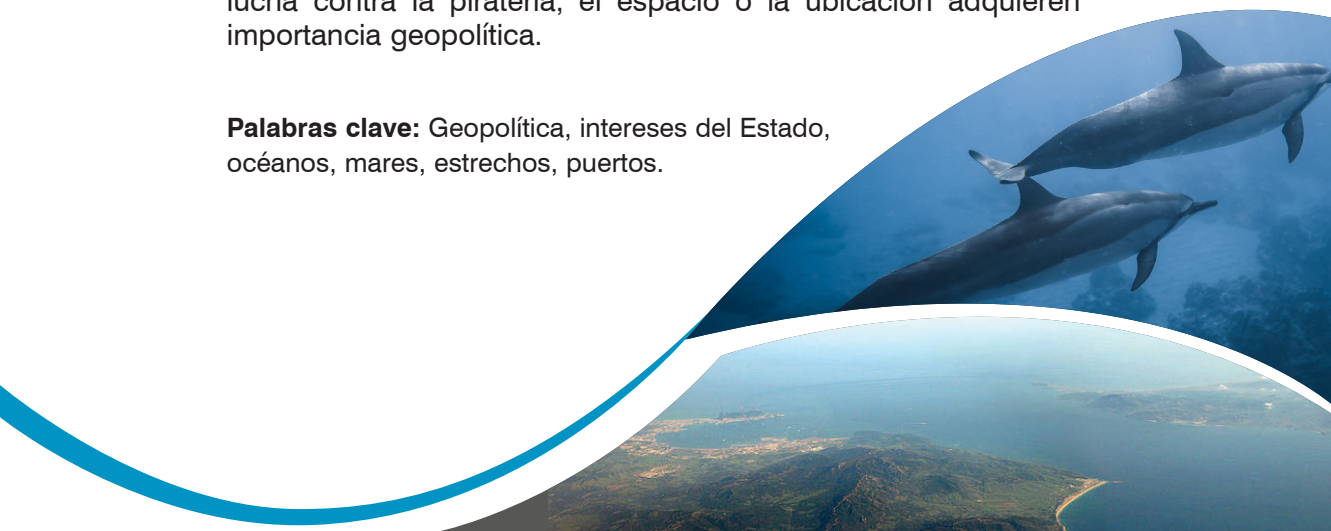
RESUMEN

Dr. Carl Johan Blydal

El espacio acuático mundial sigue teniendo una importancia trascendental para el desarrollo económico, político y social humano. Siendo los Estados los actores que articulan las necesidades y demandas de las personas, ellos también actúan en las aguas en sus costas y más allá. Unos aspectos de estas actividades se pueden observar bajo el punto de vista geopolítico, entendido como el ejercicio de poder de los actores para alcanzar sus intereses en el espacio geográfico. Se consideran los intereses de seguridad, políticos y económicos que tienen los Estados litorales, las Potencias marítimas regionales y las Potencias globales en los océanos, mares y estrechos. Se analizan las funciones de los espacios acuáticos como espacios de comunicación, espacios de explotación y como cruces entre agua y tierra para identificar su importancia geopolítica y para explicar conflictos actuales y potenciales.

Este enfoque permite entender, bajo qué circunstancias un espacio y una ubicación adquieren importancia geopolítica. Esto sucede, cuando intereses económicos, como el comercio marítimo, la pesca y la extracción de hidrocarburos y minerales, y ubicaciones, como estrechos, canales y puertos, en espacios determinados, motivan a actores estatales de ejercer poder allí. Se puede observar, como se construyen islas artificiales y bases navales y se envían buques de guerra, otorgándoles importancia geopolítica. Además, se observa que, cuándo se presentan temas como la migración marítima o la lucha contra la piratería, el espacio o la ubicación adquieren importancia geopolítica.

Palabras clave: Geopolítica, intereses del Estado, océanos, mares, estrechos, puertos.



ABSTRACT

The World's oceans keep being of fundamental importance for mankind's economic, political and social development. As the States are the actors that articulate peoples' needs and demands they also act in their coastal waters and beyond. Some aspects of these activities can be viewed from the perspective of geopolitics, defined as the exercise of power by (state) actors to achieve their interests in geographical space. Considering the security, political and economic interests of coastal States, regional maritime Powers and global Powers in oceans, seas and straits, these bodies of water will be analysed according to their functions as spaces for communication, spaces for economic exploitation and as crossroads between land and water, to identify their geopolitical importance and to explain current and potential geopolitical conflicts.

This approach allows the understanding, under which circumstances a geographical space and a geographical position acquire geopolitical importance. This happens, when economic interests like shipping, fishing, oil and gas production and deep-sea mining, and geographical locations, like straits, canals and ports, in particular spaces motivate state actors to exercise power there. It can be observed, how artificial islands and naval bases are constructed and naval vessels are dispatched, and thus a space or a position acquires geopolitical importance. Furthermore, we see how, when topics such as maritime migration or the fight against piracy are presented, these spaces or locations acquire geopolitical importance.

Key words: Geopolitics, State interests, oceans, seas, straits, ports.



INDICE

1. Introducción	10
2. La visión geopolítica y el ámbito acuático	16
2.1 Geopolítica	17
2.1.1 El enfoque geopolítico	17
2.1.2 Espacio, ubicación, poder, factores de influencia	17
2.1.3 Análisis geopolítico	19
2.2 Actores y sus intereses	20
2.2.1 Actores geopolíticos	20
2.2.2 Categorías de Actores	21
2.2.3 Intereses del Estado	22
2.3 Los intereses de los Estados y las funciones de los espacios acuáticos marítimos	24
2.3.1 Los espacios acuáticos marítimos	24
2.3.2 Intereses Marítimos	24
2.3.3 Funciones de las aguas marítimas mundiales	25
2.3.4 Ejemplo de la importancia geopolítica del espacio marítimo en el tiempo	26
2.4 El modelo de este trabajo	27
3. La geopolítica de intereses, actores y océanos, mares y estrechos	30
3.1 Intereses marítimos en la actualidad	31
3.1.1 Intereses marítimos de seguridad	31
3.1.2 Intereses económicos marítimos	31
3.1.3 Intereses políticos marítimos	33
3.2 Estados con intereses marítimos	35
3.2.1 Países litorales	36
3.2.2 Potencias marítimas regionales	37
3.2.3 Potencias globales	39
3.3 Océanos, mares y estrechos	40
3.3.1 Ubicación de los cuerpos acuáticos de importancia geopolítica	40
3.3.2 Océanos significantes: el Atlántico, el Pacífico y el océano Índico	41
3.3.3 Mares significantes	42
3.3.4 Estrechos y canales significantes	43

INDICE

4. La geopolítica de las funciones de los océanos, mares, estrechos y puertos	46
4.1 Conexión de Tierras.	47
4.1.1 Tránsito comercial	47
4.1.2 Transito naval	54
4.1.3 Seguridad y derechos humanos: Migración, piratería, terrorismo	55
4.2 Espacios para la explotación	60
4.2.1 Pesca	60
4.2.2 Hidrocarburos, minerales y energía eólica	62
4.2.3 Disputas territoriales marítimas	65
4.3 Cruces entre Agua y Tierra	68
4.3.1 Estrechos naturales	70
4.3.2 Canales	73
4.3.3 Puertos	
5. La geopolítica de los océanos, mares y estrechos	78
5.1 Importancia económica.	79
5.2 Conflictos.	80
5.3 Importancia potencial .	81
5.4 Soluciones políticas: CONVEMAR.	82
5.5 Resumen de la investigación.	82
6. Referencias bibliográficas y Anexos	84

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO

1

El mar para la humanidad ha sido un objeto de fascinación desde hace miles de años. Aunque los viajes de exploración ibéricos hace 500 años han tenido un impacto trascendental para Latinoamérica, todos los continentes nos cuentan de actos intrépidos de sus ilustres navegantes de antaño: La Ilíada y la Odisea cuentan de expediciones bélicas marítimas que se dieron lugar hace más de tres mil años en el mar Mediterráneo; el cartaginés Hannón el Navegante, viajó a lo largo de la costa de África occidental en el océano Atlántico central hace 2500 años; marineros griegos navegaron entre Alexandria y la India en el océano Índico hace 2000 años; hace 1000 años los vikingos navegaron desde Escandinavia hacia Groenlandia y Norteamérica en el océano Atlántico Norte y los navegantes polinesios alcanzaron Tahití, Hawái, las Marquesas y Rapa Nui en el océano Pacífico, desde Asia; hace 600 años el almirante chino Zheng He viajó en el océano Índico desde China hasta Somalia y Mozambique, y el Inca Tupac Yupanqui navegó en el océano Pacífico desde Sudamérica hasta las islas Marquesas y Rapa Nui.

Desde hace 500 años todos los continentes (con la excepción de la Antártida) han estado vinculados a través de la navegación marítima, impactando al comercio internacional, la explotación de recursos naturales marinos tanto como a los intereses políticos y bélicos de las naciones y Estados del mundo. Durante el siglo pasado, a la navegación comercial y a las actividades de pesca se adjuntó la extracción de hidrocarburos como actividad económica importante. Pronto, la extracción de minerales del fondo marino será factible y esto igualmente se convertirá en una actividad económica estratégica para la humanidad.

En el mundo de hoy existen unos 200 Estados soberanos, de los cuales unos 160 tienen acceso directo al mar. Estos Estados han podido aprovechar de su ubicación en formas muy diferentes, debido a variados factores como la ubicación geográfica, el clima, la prevalencia de recursos naturales, el desarrollo económico y la capacidad militar. La mayoría de ellos decidieron estructurar el uso de los océanos, mares y estrechos a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, que se firmó en el año 1982. Dado que este tratado hasta la fecha ha sido ratificado por 170 Estados, incluso 25 Estados sin acceso al mar, y brinda un

marco legal importante para toda actividad marítima en el mundo, en este trabajo es necesario hacer referencia a la CONVEMAR, aunque el Perú no la haya ratificado.

La metodología de este trabajo aplicará la geopolítica como un conjunto de herramientas de análisis que se puede aplicar a un espacio geográfico para determinar las opciones y necesidades que pueden tener actores geopolíticos en este ámbito (Cohen, 2015). El punto de partida es, que la importancia geopolítica no simplemente significa, que un espacio o una ubicación tenga importancia económica, política o militar para un actor: Un espacio o una ubicación adquiere importancia geopolítica siempre y cuando un actor está dispuesto de ejercer poder – de la forma que sea – para salvaguardar los intereses que tiene allí. El análisis se centra en el vínculo entre los actores, el espacio terrestre, los intereses de los actores y el poder de lo cual disponen los actores.

Así, se enfocará en los aspectos económicos, políticos y militares en el ámbito geográfico, siempre consciente de la importancia de otros factores, como factores históricos, sociológicos, demográficos, temporales etc. También se reconocen las contribuciones importantes al pensamiento geopolítico que la dicha “geopolítica crítica” ha brindado durante las tres décadas pasadas: esta escuela de la geopolítica “deconstruye y reta nuestro entendimiento común de definiciones, categorías y relaciones, y en cambio, propone y aplica nuevas perspectivas y comprensiones” (Black, 2016, p. 229). Sin embargo, esta investigación aplicará una metodología más orientada a la escuela de la “geopolítica clásica”, en el sentido que esta “define las relaciones relevantes entre el ejercicio de poder, [...] las limitaciones geográficas cambiantes, y las oportunidades para el éxito y el fracaso”¹ considerando “las capacidades de los adversarios, como la población, y recursos críticos, su percepción de sus intereses, la tecnología disponible para la guerra [...] y competencia económica”² (Black, 2016, p. 9).

¹ “defines the relevant relationships between, and among, the exercise of power, [...] the changing geographical constraints and opportunities for success and failure”. Todas traducciones son del autor de este libro, donde no se indica lo contrario.

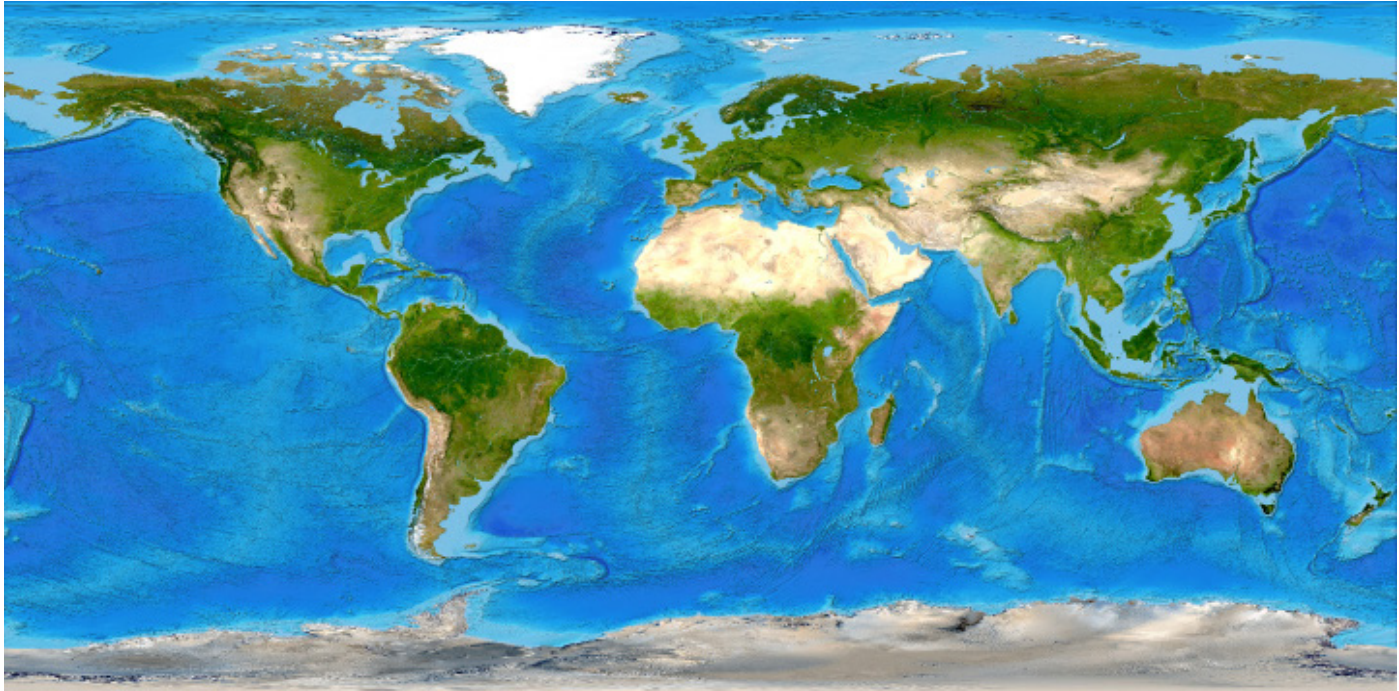
² “the capabilities of adversaries, such as population and critical resources, their perception of their interests, the available technology for war [...] and economic competition”.

Se ha decidido no estructurar este trabajo según los océanos, mares y estrechos, tampoco se enfocará en detallar las tensiones marítimas actuales desde la perspectiva militar: su enfoque es geopolítico, no geoestratégico. Así, el concepto de “dominio del mar” (Till, 2007) en general no se aplicará, dado que se trata de un concepto militar. La guerra de Rusia en Ucrania se mencionará, donde afecta el tema de este trabajo, pero las acciones bélicas son un tema para otras investigaciones. Lo mismo aplica al conflicto entre Israel por un lado e Irán, Hezbolá, Hamás y los hutíes por otro lado. Aunque el cambio climático y la contaminación del medioambiente también afectan al ámbito oceánico mundial, este tema solo se mencionará, donde sus efectos interactúan temáticamente con el objeto de este estudio.

Para los fines de esta investigación, se ha decidido usar tres categorías de actores estatales. La clasificación combina la capacidad del poder económico, político y militar de un Estado con el alcance geográfico de sus intereses de Estado. Así, se dividirá los Estados en Potencias globales, Potencias marítimas regionales y Estados litorales.

Así, se ha escogido una perspectiva que busca determinar y explicar la importancia geopolítica que tiene un cuerpo acuático, observando los actores, sus intereses y su ejercicio de poder en un espacio específico. Para alcanzar este objetivo, se procede en dos pasos: primero, se identifica los intereses que pueden tener un actor geopolítico en el ámbito acuático, cómo son los actores, y, cuáles son los océanos, mares y estrechos, en los cuales están concentrados los actores y sus intereses; luego, se presenta una función, que puede tener un cuerpo acuático, y se presentan ejemplos de actores y qué tipos de interés tienen en cuáles espacios, y cómo actúan, para imponer su voluntad frente a otros actores. El marco temporal incluye los acontecimientos de los años 2015-2025, con una visión hacia el futuro cercano.

Imagen 1: Mapamundi



<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/> Autor: MTBlack

El trabajo está estructurado siguiendo este método: en el Capítulo 2, se presentan los conceptos y categorías que se aplicarán en el análisis; en el Capítulo 3, se presentan qué tipo de intereses y de actores se tratarán y en cuáles espacios están ubicados sus intereses; luego, en el Capítulo 4, se brindará ejemplos de las manifestaciones de los intereses de los actores en el contexto de las funciones que tienen los espacios acuáticos. Finalmente, en el Capítulo 5 de modo de conclusión, se presentarán los océanos, mares y estrechos según su importancia geopolítica.

LA VISIÓN GEOPOLÍTICA Y EL ÁMBITO ACUÁTICO

CAPÍTULO

2

A continuación, se brindarán unas definiciones de conceptos que se han usado para el análisis. Para una discusión más amplia del concepto “geopolítica” en su contexto histórico y político, se recomienda Blydal (2019) y Black (2016), para una discusión metodológica, se recomienda Blydal (2023). Siendo consciente de la historia polémica del término “geopolítica”, sin embargo, se considera, que el enfoque geopolítico puede contribuir al entendimiento de un cierto tipo de interacción entre Estados y otros actores en el contexto del espacio de la tierra (Cohen, 2015).

2.1 GEOPOLÍTICA COMO HERRAMIENTA DE ANÁLISIS

La Geopolítica moderna surge al fin del siglo XIX. Dentro de la Geopolítica se encuentra una gran variedad de tendencias y escuelas (Black, 2016). Además, se encuentran tanto las teorías puras, para entender contextos generales, como se encuentran modelos aplicados, que pretenden brindar explicaciones específicas a los retos de Estados particulares (Blydal, 2019, Black, 2016). A continuación, se presentará, cómo se puede usar un enfoque geopolítico como herramienta de análisis.

2.1.1 EL ENFOQUE GEOPOLÍTICO

Todas las diferentes interpretaciones del concepto de la geopolítica comparten un cierto punto de partida, que se encuentra también en la escuela “realista” de las Relaciones Internacionales (Black, 2016). Eso es la idea del Estado como actor unitario que tiene intereses, necesidades, objetivos (p.ej. Morgenthau, 1965).

Todas las escuelas geopolíticas comparten lo que se puede llamar el enfoque geopolítico, que integra actores (Estados), su poder y sus intereses (necesidades) en el espacio terrestre y marítimo (Cohen, 2015; Black, 2016).

2.1.2 ESPACIO, UBICACIÓN, PODER, POLÍTICA

El punto de partida del entendimiento geopolítico de este trabajo son las categorías Raum – “espacio” – y Lage – “ubicación” – planteados por Ratzel (1903) en sus obras de geografía política hace casi 130 años. De este punto de vista, tanto los intereses de un actor geopolítico como la importancia de un territorio terrestre o un cuerpo acuático se

derivan de su ubicación en el espacio en relación con otros actores, territorios y cuerpos acuáticos. Sin embargo, una idea que se connota con Ratzel resultó ser muy polémico: Si la ubicación de un actor geopolítico le impone posibilidades y limitaciones, ¿eso le determina a un destino particular? ¿O más bien, sigue teniendo plena libertad de acción? (Black, 2016).

Este debate entre el “determinismo” y el “posibilitismo” ha acompañado a la disciplina geopolítica por lo largo de su existencia (Blydal, 2019). Un argumento fuerte en contra del “determinismo” geopolítico lo formuló el autor geopolítico estadounidense Saul Cohen (2015, p. 16): “el contenido, y, por ende, la importancia, de ciertos espacios puede ser reducido radicalmente con el tiempo”. Además, la importancia de una ubicación y de un espacio se influye por cambios tecnológicos, demográficos, climáticos, económicos o de otros tipos (Doig, 2018). O, como lo formula Black (2016, p. 273): “Así, tanto como las consecuencias de la apertura de los canales de Suez y de Panamá al final del siglo XIX y la construcción del ferrocarril Transiberiano involucraron elementos geopolíticos y geoestratégicos, también será el caso con la apertura probable de pasajes a través del Ártico, al norte tanto de Norteamérica y Rusia, cuando el hielo se derrita por el impacto del calentamiento global.”³

Por ende, en este trabajo, se asume, que la ubicación tiene una fuerte influencia en las posibilidades de un actor de perseguir sus intereses, pero que la ubicación no determina su destino por todos los tiempos. La percepción del concepto de “poder” usado en este trabajo sigue la definición brindada por el sociólogo alemán Max Weber, como “la probabilidad de imponer la propia voluntad, dentro de una relación social, aun contra toda la resistencia y cualquiera que sea el fundamento de esa probabilidad” (Weber, 1996, p. 43). Esta forma de entender el poder en las relaciones internacionales ya se encuentra en la obra de Hans Morgenthau, uno de los fundadores de la escuela “realista” de las relaciones internacionales (Kunz, 2010).

³ “Thus, just as the consequences of the opening of the Suez and Panama canals in the late nineteenth century and the building of the Trans-Siberian Railway involved geopolitical and geostrategic elements, so also with the likely opening of sea passages through the Arctic, to the north of both North America and Russia, as the ice melts under the impact of global warming.”

La definición de “política” que se encuentra en el pensamiento geopolítico, y, efectivamente, en el mismo término geo-política, está fuertemente vinculado con la percepción de política como ejercicio de poder (Black, 2016). Esta idea también ha sido popularizada por Weber (2007, p. 88): “Política significaría ... la aspiración a participar en el poder o a influir en la distribución del poder entre distintos Estados o, dentro de un Estado, entre los distintos grupos humanos que este comprende.” Sin embargo, es importante enfatizar que “poder” en esta definición se refiere a la percepción que se presenta en el párrafo anterior, y que incluye todas las formas, con las cuales un actor puede imponer su voluntad a otro actor, no solo la fuerza física.

2.1.3 ANÁLISIS GEOPOLÍTICO

En este trabajo se usará la geopolítica como un conjunto de herramientas de análisis que se puede aplicar a un espacio geográfico para determinar las opciones y necesidades que pueden tener actores geopolíticos en este ámbito (Cohen, 2015). Así, se enfocará en los aspectos económicos, políticos y militares en el ámbito geográfico, siempre consciente de la importancia de otros factores, como factores históricos, sociológicos, demográficos, temporales, etc. El análisis se centra en el vínculo entre los actores, sus intereses, el poder de los actores y el espacio terrestre.

El enfoque geopolítico se presta para una gran variedad de análisis. Como un ejemplo hispanohablante se puede mencionar el trabajo de Ballesteros (2015), en lo cual aplicó criterios geopolíticos para identificar y explicar distintas regiones geopolíticas en el mundo. Otro ejemplo es el modelo de Jordán (2018) para un análisis de las relaciones internacionales, usando herramientas geopolíticas. En el contexto peruano, Jaime Castro Contreras (1998) y Jean Jesu Doig (2017) analizaron el Perú con herramientas geopolíticas y Jorge Brousset Barrios (1998) dedicó una investigación geopolítica a los intereses marítimos del Perú. Para un panorama sobre las varias formas de aplicar los criterios geopolíticos al análisis nacional e internacional se recomienda Black (2016).

Una pregunta geopolítica típica es, ¿cómo un actor geopolítico actúa en el espacio terrestre y marítimo para salvaguardar sus intereses en relación a otros actores geopolíticos? (Blydal, 2019 y 2023).

Otras preguntas a responder son, ¿qué intereses tiene un particular actor en un espacio particular? y ¿qué intereses pueden tener los actores geopolíticos en un espacio particular, que le da a este una importancia geopolítica?

2.2 ACTORES Y SUS INTERESES

Para un modelo de análisis del enfoque geopolítico, la definición de los actores en el marco del modelo es de suma importancia, tanto como la definición de sus necesidades, o sea, intereses de Estado.

2.2.1 ACTORES GEOPOLÍTICOS

Para la geopolítica del inicio del siglo XX, el actor típico fue el Estado Moderno soberano, integrando los elementos territorio, población y gobierno (poder, soberanía), como lo formuló el jurista austriaco Gregor Jellinek en 1905 (Blydal, 2019). En la disciplina de Relaciones Internacionales, es la escuela del “Realismo” que es más conocida por haber considerado el Estado como el actor internacional típico (Black, 2016). Sin embargo, desde hace varias décadas, las otras escuelas de las Relaciones Internacionales han propuesto que también otras entidades pueden ser actores en el escenario internacional.

Así, se ha planteado que también organizaciones internacionales, ONG o incluso empresas lo pueden ser (García, 1993). Sin embargo, como también enfatiza Dallanegra (2010), para el enfoque geopolítico – igual como en la escuela “realista” – el poder que tiene un actor es central para el análisis. Para todo pensamiento geopolítico, este poder se ejerce sobre el espacio terrestre y marítimo.

Más específicamente, siguiendo lo planteado por Russett y Starr (1982, citados por Barbé, 2007), un actor internacional tiene que cumplir tres prerequisites: 1) Tener la capacidad a impactar continuamente en el sistema interestatal; 2) tener impacto en la formación de la política exterior; y 3) estar autónomo en la toma de decisiones (Barbé, 2007), lo que efectivamente limita el número de actores a los Estados.

2.2.2 CATEGORÍAS DE ACTORES

En los estudios de las relaciones internacionales, los actores estatales internacionales tradicionalmente se han dividido en categorías basado en algún criterio u otro. Así se puede crear categorías de Estados según su poder político, económico y militar, o según su importancia por el sistema internacional, o según el alcance geográfico de sus intereses nacionales (Barbé, 2007).

Así, se ha propuesto una gama amplia de categorías: “la superpotencia, la potencia hegemónica, la gran potencia, la potencia media, la potencia emergente y la potencia regional”, y además “los conceptos de estado pequeño y, [...] de microestado” (Barbé, 2007, p. 186).

Una forma más fundamental de clasificar los Estados como actores es según el criterio del poder autónomo: ¿poseen en sí mismos suficientemente de medios de poder para ejercer poder hacia afuera, o no poseen de estos medios? (Efremova, 2019).

La base del poder de un Estado, o sea, de un actor geopolítico, se ha descrito de formas muy similares del punto de vista “realista” tanto como del enfoque geopolítico. Para el representante protagónico de la escuela “realista” de las Relaciones Internacionales, el politólogo estadounidense Hans J. Morgenthau (1967), los medios de poder de un Estado son la geografía, los recursos naturales, la producción de alimentos, la capacidad industrial, la capacidad militar, el nivel tecnológico, el tamaño y la distribución de la población, el “carácter nacional” (hoy en día, uno diría “cultura”) y el gobierno. Muy similarmente, Cohen (2015, p. 2) plantea que el “reclamo de poder”⁴ de un Estado se basa en los cuatro factores de “fuerza militar abrumadora”, “energía económica excedente”, “liderazgo ideológico” y un “sistema de gobierno cohesivo”.

Entre el tratado de paz de Westfalia de 1648 y el final de la Segunda Guerra Mundial en 1945, se consideró una Gran Potencia como un Estado que pudo “mantenerse firme contra cualquier otra nación”, por que dispuso de suficientes medios de poder (Kennedy, 1989, p.

⁴ “Claim to power”; “overwhelming military strength”; “surplus economic energy”; “ideological leadership”; “cohesive system of governance”.

657). Por otro lado, a los Estados que carecen de estas medidas, se les consideran como los “Estados pequeños”. Ellos dependen de “otros Estados, instituciones, procesos o acontecimientos” para su seguridad (Rothstein, 1968 en Efemova, 2019, p. 104).

2.2.3 INTERESES DEL ESTADO: SOBREVIVENCIA, BIENESTAR, AUTODETERMINACIÓN

La idea del “interés nacional” está vinculado con el desarrollo del Estado Moderno (Kissinger, 1994). Para Morgenthau (1967), la política internacional gira alrededor de intereses, y el interés principal de los Estados es el poder. El Libro Blanco de Defensa peruano (MINDEF, 2005) define el interés nacional en la forma siguiente: “Los Intereses Nacionales están constituidos por las necesidades y aspiraciones, amplias y duraderas que posee la Nación” (p. 46). Así Pearson y Rochester (2000) plantean que, en su forma más fundamental, el interés nacional tiene tres dimensiones: “asegurar la supervivencia física de la patria”, “promover el bienestar económico de sus habitantes” tanto como “preservar la autodeterminación nacional” (p. 159).

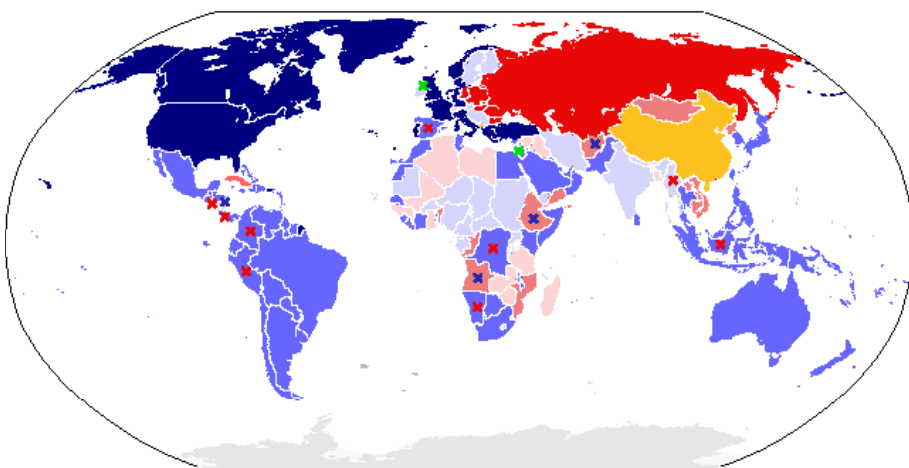
El concepto de seguridad por mucho tiempo se apreció únicamente en términos militares, algo que pareció obvio durante la Guerra Fría (1945/47-1990) y su enfrentamiento global entre dos Superpotencias nucleares. Iniciado por el fin de esta época, a partir de los años 1990, se introdujo un nuevo concepto de seguridad que ya no se limitó a la dimensión militar. Gran impacto tuvo el informe del PNUD (UNDP por sus siglas en inglés) sobre el desarrollo humano de 1994 (Moghaddam, 2010). Ahí las Naciones Unidas indicaron siete áreas de seguridad humana: “seguridad económica, seguridad alimentaria, seguridad de salud, seguridad del medio ambiente, seguridad personal, seguridad comunitaria, seguridad política” (UNDP, 1994, pp. 24-25).

En el contexto peruano, el Ministerio de Defensa Nacional definió seguridad en el Libro Blanco de Defensa Nacional (MINDEF, 2005) como “la situación en la cual el Estado tiene garantizado su independencia, soberanía e integridad y, la población tiene los derechos fundamentales establecidos en la Constitución.” Las amenazas contra esta seguridad se dividen en amenazas externas e internas. Las externas incluyen enfrentamientos militares, escasez

de recursos estratégicos y vitales, tanto como “terrorismo, el narcotráfico y la delincuencia internacional” (MINDEF, 2005, pp. 63). Las amenazas internas a la seguridad nacional incluyen “grupos terroristas y subversivos, contrarios al ordenamiento constitucional, que optan por la violencia. Grupos radicales que promueven la violencia social y desbordes populares. Delincuencia común organizada. Tráfico ilícito de drogas. Corrupción. Depredación del medio ambiente” (MINDEF, 2005, pp. 63). Por los fines de este trabajo, en los intereses de seguridad se incluyen los aspectos militares y de defensa, pero también terrorismo, narcotráfico y otros tipos de delincuencia que afectan a los Estados.

Respecto a lo planteado por Pearson y Rochester (2000), que un eje de los intereses de Estado está vinculado a la libertad de acción del Estado respecto a otros Estados, parece preciso usar la categoría de intereses políticos, dado que se trata de diferentes formas de aplicación del poder político, sin necesariamente tratarse de la sobrevivencia misma del Estado.

Finalmente, los intereses económicos, o sea promover el bienestar económico, incluye toda actividad comercial, industrial y productiva para abastecer la sociedad con alimentos, recursos, bienes y servicios (Pearson y Rochester, 2000).



Guerra Fría - Situación de la confrontación bipolar en 1980.
Fuente: Wikimedia Commons

2.3 LOS INTERESES DE LOS ESTADOS Y LAS FUNCIONES DE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS

En este trabajo, se usarán dos ejes de análisis, para determinar la importancia geopolítica de un cuerpo marítimo: por un lado, cuáles son los intereses que pueden tener los actores geopolíticos en ellos; por otro lado, cuáles son las funciones que tienen para los actores geopolíticos.

2.3.1 LOS ESPACIOS ACUÁTICOS

Como explica la World Ocean Review (Lehmköster, 2021), de la superficie del planeta tierra, 71% son cubiertos de agua, que comúnmente se subdivide en océanos, y de estos océanos se separan los mares, en general por penínsulas o islas, o “dónde la tierra y el océano se reúnen”⁵ (NOAA, 2024). Los estrechos que son interesantes para esta investigación, son tales que se rigen por el artículo 37 del CONVEMAR (Naciones Unidas, 2024), siendo estrechos que son “utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva” (Naciones Unidas, 2024). Analógicamente, los canales incluidos en este trabajo, son construcciones humanas que cumplen la misma función para la navegación como los estrechos regidos por las Naciones Unidas (2024).

2.3.2 INTERESES MARÍTIMOS

Los intereses marítimos de un Estado son sus intereses del Estado aplicados al ámbito marítimo. Así, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú (Alva y Lapa, 2012) define los “intereses marítimos” de un Estado como los “intereses socio-económicos y militar-navales que conforman intereses de desarrollo y de defensa marítima en su conjunto” (p. 4). Así, esta definición vincula los intereses económicos – “socio-económicos”, “desarrollo” – y de supervivencia – “militar-navales”, “defensa” – con la actividad marítima de un Estado.

En el caso del Perú, la Política Nacional Marítima del Perú del año 2019 define los intereses marítimos peruanos de la manera siguiente:

⁵ “Where the land and ocean meet”.

“Los intereses marítimos son la expresión del deseo colectivo de la nación de usar, proteger y aprovechar los recursos del Dominio Marítimo y las aguas interiores, así como de cumplir las funciones que recaen en el Estado en las áreas bajo su responsabilidad al amparo de tratados de los que es parte. Esto se logra mediante el desarrollo de actividades en los campos político, social, económico, jurídico, científico, cultural y otros, con el fin de contribuir al bienestar y seguridad nacionales en forma permanente, así como fortalecer la capacidad de gestión del Estado en el ámbito marítimo” (COMAEM, 2019, p. 18).

Esta definición explícitamente menciona el bienestar y la seguridad, tanto como el campo político, incluyendo los tratados que ha ratificado el Perú, vinculándoles a “la capacidad de gestión del Estado”, o sea el poder del Estado.

En este trabajo se aplicará la división del interés nacional presentado en 2.2 en el contexto marítimo indicado por el IEHMP (2012).

2.3.3 FUNCIONES DE LAS AGUAS MARÍTIMAS MUNDIALES

Existen diferentes formas de determinar las funciones que tienen los espacios acuáticos mundiales para la humanidad. Así, el autor naval británico Geoffrey Till (2007) plantea que el mar tiene “cuatro atributos históricos” (p. 29): como “recurso” (p. 30), como “medio de transporte e intercambio” (p. 31), como “medio de información y de difusión de ideas” (p. 35) y como “medio de dominio” (p. 39).

Partiendo de la concepción geopolítica de la conexión entre el contexto geográfico, los actores geopolíticos, sus intereses y su poder, se propone tres funciones del ámbito marítimo para el uso práctico.

Primero, se puede percibir los espacios acuáticos como una conexión entre tierras, como lo formuló Mahan (1890, p. viii), “el mar, un gran común”, y como lo hace Till (2007), cuando lo ve como medio de transporte, intercambio, información y difusión de ideas. Esta percepción enfoca en el uso común de las vías marítimas y su importancia en los ámbitos de seguridad, política y economía (Lehmköster, 2010).

Segundo, se puede percibir el ámbito marítimo como un conjunto de espacios para la explotación económica – “el mar como recurso” (Till 2007, p. 30) – o sea para la extracción de hidrocarburos, de minerales o para la pesca (Lehmköster, 2021). Esta percepción enfoca en la importancia económica de los espacios marítimos y en la necesidad para los Estados de controlarlos. Tanto la primera como la segunda función incluyen el aspecto del “mar como medio de dominio” de Till (2007, p. 39).

Tercero, se puede percibir las aguas marítimas como una secuencia de espacios conectados por cruces entre agua y tierra. Tanto los estrechos naturales como los canales artificiales obligan el tránsito marítimo a pasar por lo que se ha llamado chokepoints (O’Sullivan, 1994, p. 41), literalmente “puntos de estrangulamiento”. Estos cuellos de botella son fácilmente controlados por un actor geopolítico para excluir otro u otros del uso de una ruta de tránsito o de un espacio marítimo.

Además, el acceso a los espacios marítimos se da a través de puertos en la costa, el “paso entre mar y tierra”⁷ (Ratzel, 1903, p. 623). Ahí termina la infraestructura de comunicaciones terrestres como ferrocarriles y carreteras y se encuentra la infraestructura de comunicaciones marítimas como astilleros y muelles (UNCTAD, 2017). Como ya enfatizó el pensador estadounidense de la geopolítica marítima, Alfred Thayer Mahan (1890), los puertos que controla un Estado pueden ubicarse en su propio territorio, pero también ubicarse en el territorio de otro Estado.

2.3.4 EJEMPLO DE LA IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA DEL ESPACIO MARÍTIMO EN EL TIEMPO

Además de cambiar su importancia debido al cambio de su “contenido” (Cohen, 2015, p.16), un espacio también puede cambiar de importancia geopolítica por el desarrollo tecnológico. En un ejemplo clásico de este fenómeno, el político británico Halford Mackinder (2010) en un ensayo de 1902, previó el cambio en el balance del poder entre Rusia y el Reino Unido al favor de Rusia, después que la construcción del ferrocarril Transiberiano permitiera a Rusia de explotar sus riquezas con más eficiencia.

Otro ejemplo de cómo los cambios tecnológicos – vinculado con el cambio de su “contenido” – cambian la importancia geopolítica de los espacios geográficos marítimos, se encuentra en la comparación del mar Báltico y los estrechos daneses, por un lado, con el golfo Pérsico y el estrecho de Ormuz, por otro lado: Durante la época de los buques veleros de madera, el mar Báltico, y por ende los estrechos daneses, tuvo una alta importancia para Inglaterra (Black, 2016). Esto se daba, porque la construcción naval para la Real Marina inglesa demandaba grandes cantidades de madera, cáñamo y alquitrán, insumos que se produjeron alrededor de este mar (Oster, 2015).

Pero a la mitad del siglo XIX, con el inicio de la época de los buques de acero propulsados por máquinas de vapor, su importancia bajó. Luego, cuando el petróleo sustituyó el carbón como combustible en la Real Marina al inicio del siglo XX, el control de los yacimientos de petróleo se volvió crucial, y así la importancia geopolítica del Medio Oriente para el Reino Unido subió repentinamente (Gibson, 2012).

Entonces, según el eje de los intereses, el mar Báltico y el golfo Pérsico tuvieron importancia geopolítica para el Reino Unido, por qué los insumos encontrados en estos espacios eran de interés económico y de seguridad. Además, según el eje de las funciones, la importancia geopolítica del mar Báltico tanto como del golfo Pérsico para el Reino Unido se derivó de sus funciones de espacios de conexión entre tierras para el transporte de recursos estratégicos. Así, los puntos de conexión entre aguas, o sea los estrechos daneses y el estrecho de Ormuz, adquirieron importancia geopolítica por lo cual Inglaterra buscó controlarlos.

2.4 EL MODELO DE ESTE TRABAJO

Para los fines de este trabajo, un actor geopolítico es quién dispone sobre el poder y la autonomía de perseguir sus intereses en el espacio terrestre y/o marítimo. En general, estos criterios los cumplen los Estados, pero también se puede imaginar actores no estatales que disponen sobre poder de coacción (fuerza militar) para cumplir los criterios de un actor geopolítico. Se ha decidido usar tres categorías de actores estatales. La clasificación combina la capacidad del poder económico, político y militar de un Estado con

el alcance geográfico de sus intereses. Así, se dividirá los Estados en Potencias globales (en vez de Superpotencias o Grandes Potencias), Potencias marítimas regionales (en vez de Potencias Medias o Potencias Regionales) y Estados litorales (en vez de Pequeños Estados).

Poder se entiende como cualquier medida con lo cual un actor logra a imponer su voluntad a otro actor. El espacio se entiende como cualquier extensión espacial geográfico sobre el planeta tierra, y una ubicación se entiende donde un territorio o actor está situado en un espacio particular. Intereses se entienden como lo que un actor geopolítico percibe como necesario para mantener su seguridad, su libertad de acción política y su bienestar económico.

En este trabajo se entiende que un espacio o una ubicación geográfica no obtiene importancia geopolítica solo por qué un actor tiene intereses ahí. Además, la importancia geopolítica de un espacio se distingue de su importancia económica. La importancia geopolítica surge, cuando un actor está dispuesto a ejercer poder – de la forma que sea – para satisfacer sus intereses en un espacio o una ubicación particular. También obtiene importancia geopolítica, cuando el control sobre un espacio, una ubicación o una instalación particular permite a un actor de ejercer poder sobre otro actor.

Se puede ejemplificar este método mirando el puerto del Callao: Para generar ingresos económicos y mantener el abastecimiento de su sociedad con bienes, materia prima y víveres, el Perú necesita puertos oceánicos; para proteger la extracción y el comercio marítimo en sus costas necesita una armada; el puerto más importante para el comercio, tanto como para su armada, es el puerto del Callao; estos intereses llevan a que el Estado peruano está dispuesto de ejercer poder para proteger este puerto. Entonces, el puerto del Callao tiene una importancia geopolítica.

Así, la pregunta a responder en este trabajo es, por qué un espacio o una ubicación tiene importancia geopolítica. Para determinar eso, se observa, cómo el interés de un actor le lleva al ejercicio de poder en un espacio particular, y, como el ejercicio de poder sobre un espacio o una ubicación le permite a ejercer poder sobre otros actores.



El crucero lanzamisiles clase Ticonderoga USS Gettysburg (CG 64) atraviesa el estrecho de Dover, el 14 de octubre de 2024, en el mar del Norte, donde el grupo de ataque llevará a cabo operaciones con aliados y socios.
Fuente: Michael Shen

LA GEOPOLÍTICA DE INTERESES, ACTORES Y OCÉANOS, MARES Y ESTRECHOS

CAPÍTULO

3

Luego de definir los conceptos usados y de establecer las categorías de análisis, a continuación, se les aplicarán al objeto del estudio, el mundo en cual vivíamos. En una visión geopolítica que enfoca en la interacción de los Estados, el punto de partida son los intereses que motivan las acciones de los Estados, para luego a través de estos intereses identificar cuales Estados se presentan como actores y finalmente determinar la importancia geopolítica de los espacios acuáticos en su función de ámbito de acción de estos Estados para alcanzar a sus intereses.

3.1 INTERESES MARÍTIMOS EN LA ACTUALIDAD

Un eje para determinar la importancia de un espacio acuático sale de los intereses que pueden tener los actores geopolíticos en ellos, o sea, sus intereses marítimos.

3.1.1 INTERESES MARÍTIMOS DE SEGURIDAD

Como se mencionó anteriormente, el punto de partida de los intereses del Estado de seguridad es la sobrevivencia y la integridad territorial del Estado mismo. Por estos fines, los Estados costeros mantienen fuerzas armadas, integrando unidades militares, baterías costeras, misiles, drones, aeronaves etc., pero también guardacostas y policías marítimas, que controlan que ninguna amenaza, sea militar o criminal, se acerque a sus costas (Till, 2007). Si la medida original de las aguas territoriales de un Estado, tres millas náuticas, fue la distancia que alcanzaba la artillería costera en el siglo XVIII, el desarrollo de la tecnología militar desde ese entonces, requiere otros tipos de defensas. (Robertson, 1992).

3.1.2 INTERESES ECONÓMICOS MARÍTIMOS

En un artículo por primera vez en 1900, el geógrafo alemán Ratzel (1911) comentó que la importancia principal de los mares fuera como medio de conexión, ya que la pesca no fuera tan importante. Hoy en día, la pesca, junto con el comercio y la extracción de hidrocarburos forma una de las actividades económicas más importantes en el espacio acuático mundial y en el futuro, la extracción de minerales tendrá su papel igualmente importante (Lehmköster, 2014). Durante las seis décadas después de 1950, el volumen del comercio mundial ha crecido con tasas dos veces del crecimiento económico mundial (Lehmköster, 2010). Además, los mares sirven como espacio de

tránsito para cables de comunicación y gaseoductos submarinos (Lehmköster, 2021). Así, se ve un ejemplo de lo que indicó Cohen (2015) con el cambio del “contenido” del espacio: la tecnología permite la explotación de más recursos que se encuentran en los espacios acuáticos, y eso da incentivos para la búsqueda de control de ellos.



Uno de los tres cañones Krupp de 28 cm de la fortaleza de Oscarsborg. Dos de ellos estaban tripulados y participaron en el hundimiento del crucero alemán Blücher en 1940. Autor: Krister Brandser



Una batería peruana durante la Batalla del Callao (Perú) 1866 Guerra de las Islas Chincha (España contra Chile y Perú 1865/66) Fuente: Dominio Público



El barco pesquero Kiel de la Unión Alemana de Pesca. Autor: Ra Boe

3.1.3 INTERESES POLÍTICOS MARÍTIMOS

Además de intentar imponer por la fuerza sus intereses de Estado en los espacios acuáticos, durante varios siglos también había intentos de solucionar conflictos de intereses a través de negociaciones y tratados.

Así, en la época moderna, los Estados (europeos) entraron en un proceso político-legal largo, para coordinar sus intereses económicos y de seguridad, así desarrollando el derecho internacional aplicado a los mares. Un hito importante fue la regulación de los derechos y obligaciones de buques neutrales y de mercancía neutral durante una guerra que se inició en la Primera (1780-83) y Segunda (1800-01) Liga de Neutralidad Armada de las Potencias marítimas de Europa del Norte (Malmberg, 2001). Además, se iniciaron medidas en contra del sistema de patentes de corso, hasta la abolición final de esta práctica mediante la Declaración de París del año 1856. Otro paso importante para la cooperación internacional fue el Acuerdo de Londres de 1909 (Novak, 2001).

Dos intereses que históricamente se opusieron en el ámbito marítimo, era por un lado el interés del Estado litoral de controlar a todas las aguas adyacentes a sus costas y por otro lado el interés de otros Estados de navegar en estas aguas por razones de comercio o de pesca (Novak, 2001). De estos dos intereses opuestos se formularon dos principios del derecho internacional: Por un lado, al inicio del siglo XVII, el jurista holandés Hugo Grocio planteó el concepto de la libertad de los mares (Pinto 2015). Por otro lado, al inicio del siglo XVIII, otro jurista holandés, Cornelius van Bynkershoek, planteó la idea de que cada Estado litoral disponga sobre una franja de mar territorial soberana (Novak, 2001). Durante los siguientes siglos estos dos principios fueron invocados por los Estados para sustentar sus intereses.

A pesar de los avances en codificar la convivencia marítima internacional, todavía quedaron varias preguntas pendientes después de la Segunda Guerra Mundial, como la cuestión de la extensión de las aguas territoriales. Por ende, como lo relata Novak (2001), los Estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas recién fundada tomaron la iniciativa a una gama amplia de

tratados con relación al Derecho del Mar. Por un lado, con el fin de codificar el derecho consuetudinario existente, y, por otro lado, para solucionar problemas pendientes. Así, en 1958 se firmaron tratados regulando el mar territorial, la zona contigua, la pesca, la plataforma continental y la jurisdicción obligatoria en la solución de controversias en el marco de las Naciones Unidas.

Sin embargo, varios Estados no ratificaron estos tratados. Por ende, se tomó la decisión, de juntar todos los asuntos mencionados y agruparles en un único tratado: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR – de 1982, la “Constitución de los Mares” (Pardo, 2001, p. 97), que pretende regular todos asuntos relacionados a los mares del planeta (Abugattas, 2023). Hasta el año 2025, 170 Estados del mundo habían ratificado la Naciones Unidas (2024), incluso países sin litoral como San Marino, Suiza, Lesoto, Laos y Bolivia pero no los Estados Unidos, Turquía o el Perú (United Nations, 2025a).

Aplicando los ejes de análisis de este trabajo al CONVEMAR (Naciones Unidas, 2024), se encuentran tanto una regulación de los intereses de los Estados, como una consideración de las funciones del mar anteriormente mencionadas: como espacio de comunicación con regulaciones para su uso para transporte comercial y militar (p.ej. artículos 27-32, 86-99), espacio de explotación económica (p.ej. artículos 112-120, 150-153), y los cruces entre mar y tierra (p.ej. artículos 11, 34-44, 133). Además, incluye derecho consuetudinario, como normas para la lucha contra la piratería y otras formas de actividades criminales (p.ej. artículos 99-111).

Respecto a los intereses políticos de los Estados, las Naciones Unidas (2024) prevén la regulación pacífica de las tensiones entre intereses de los Estados (Capítulo XI). En cuanto a los intereses económicos, las Naciones Unidas (2024) introdujo una nueva categoría de mar, entre las aguas territoriales y la alta mar, la Zona Económica Exclusiva (ZEE), a lo cual tiene derecho cada Estado litoral. Esto es un área que extiende de 200 millas náuticas de la costa, de lo cual el Estado litoral dispone para la explotación económica y que puede ser expandida hasta 350 millas náuticas, de existir plataforma continental hasta esta distancia. Sin embargo, no constituye aguas soberanas del Estado (Abugattas, 2023). El Perú

no ha adherido al CONVEMAR y así reclama un Dominio Marítimo de 200 mn, una terminología que difiere de lo estipulado en la Convención. Sin embargo, durante el proceso sobre el diferendo marítimo con Chile, el Perú manifestó frente al Corte Internacional de Justicia en La Haya, que el Dominio Marítimo peruano en la práctica funciona como la ZEE de los Estados que sí han adherido al CONVEMAR (Namihas, 2014).

Finalmente, el CONVEMAR pretende incluir los intereses pretende incluir los intereses marítimos de seguridad de los Estados. Así, en los artículos 17-32 se regula la medida en lo cual los buques de guerra de un Estado pueden pasar a través del mar territorial de otro Estado, el dicho paso inocente (Abugattas, 2023). En el sentido que el paso inocente también se aplica a buques de guerra, este derecho implica que cualquier Estado puede enviar naves de sus armadas atravesando aguas que otros Estados reclaman como su mar territorial, siempre y cuando que cumple los requisitos estipulados en la Convención.

Otro tema relacionado a la cooperación internacional para asuntos marítimos es el Tratado Antártico de 1961 y el conjunto Sistema del Tratado Antártico (STI). Además de regular los derechos de los contratantes en la tierra firme del continente Antártico, el STI también regula los derechos y obligaciones de los contratantes en las aguas adyacentes al sur de los 60 grados de latitud sur (Scott, 2013).



THE LAW OF THE SEA

UNCLOS logo

Fuente: Convención de las Naciones Unidas
sobre el Derecho del Mar.

3.2 ESTADOS CON INTERESES MARÍTIMOS

Por los fines de este trabajo, los Estados se han dividido en categorías basado en la combinación de su poder económico, político y militar con el alcance geográfico de sus intereses de Estado en el ámbito acuático. Primero, se tiene que distinguir entre Estados litorales y

Estados sin litoral: Aunque un Estado como Suiza sí puede tener intereses comerciales y económicos marítimos importantes, carece de intereses de seguridad inmediatos vinculados al mar. Luego, se identifica el nivel de poder y el alcance geográfico de sus intereses. Basado en esta selección, se distingue entre Estados litorales, Potencias marítimas regionales y Potencias globales. Para los integrantes de las organizaciones internacionales y los grupos de Estados mencionados en el texto, véase el Anexo 1.

3.2.1 ESTADOS LITORALES

De los aproximadamente 200 Estados soberanos del mundo, 45 Estados no tienen acceso al mar. En Europa se ubican 10 Estados sin litoral fuera de la UE, de los cuales dos están incluidos en la lista de los Países en Desarrollo sin Litoral (LLDC, por sus siglas en inglés). En Sudamérica hay dos países sin litoral, en África 16 y en Asia se trata de 12, y todos al mismo tiempo son países LLDC. De los 32 países LLDC, 16 se consideran los países menos desarrollados del mundo (UN-OHRLLS, 2025). Sin embargo, hasta 2025, 27 Estados sin litoral han firmado el CONVEMAR, así manifestando que consideran que sí tienen intereses marítimos, aunque no dispongan de un acceso directo al mar (United Nations, 2025).

Los Estados que sí tienen acceso al mar, pero que no disponen de la capacidad económica y militar ni de un alcance geográfico de sus intereses de seguridad, políticos y económicos fuera de su vecindad inmediata, se llamarán por los fines de este trabajo como Estados litorales. Sin embargo, las diferencias dentro de este grupo de países son grandes, dado que integra Estados marítimos como Bosnia-Herzegovina y Sierra Leona por un lado, que son Estados litorales pero cuyas fuerzas navales son minúsculas, por otro lado el Perú, cuyas fuerzas navales cuentan entre las primeras 20 armadas del mundo (Global Firepower, 2018, 2025), y que aspira a la membresía en la OCDE (Estado Peruano, 2024).

Imagen / image: Comandos de la Armada del Ejército de los Guardianes de la Revolución Islámica y botes de misiles en la Gran Maniobra del Profeta IX en el área general del Estrecho de Ormuz, Golfo Pérsico / Navy of the Army of the Guardians of the Islamic Revolution commands and missile boats in Great Prophet IX Maneuver in the general area of Strait of Hormuz, Persian Gulf.
Autor / author: Sayyed shahab-o- din vajedi.



3.2.2 POTENCIAS MARÍTIMAS REGIONALES

Hay una gran cantidad de Estados, que tanto tienen la capacidad económica, como intereses económicos, políticos y de seguridad fuera de su vecindad inmediata, que por los fines de este trabajo se llamarán Potencias marítimas regionales. Como indicador de la manifestación tanto de su capacidad económica y del alcance geográfico de sus intereses de Estado, se ha elegido la membresía del G20 sin la UE y la Unión Africana, lo que por razones de claridad se denominará “G20 (sin UE y UA)”. Todos estos Estados disponen de costas en largas partes de su territorio o incluso están rodeados por mares completamente, hechos que refuerzan sus intereses nacionales marítimas (Wertheim, 2014).

Como indicador de la voluntad de un Estado, de manifestar el alcance geográfico de sus intereses, se ha elegido la capacidad de sus fuerzas armadas navales. Comparando con el índice de “poder de fuego” combinado con el tonelaje para las armadas del mundo del sitio web Global Firepower (2025), se nota que de las primeras 20 marinas de guerra del mundo, 16 pertenecen a Estados miembros del G20 (sin UE y UA). Otra forma de clasificar las armadas de las Potencias marítimas regionales es como green water navy, “marina de aguas verdes”, fuerzas navales con un potencial – limitado – de proyección de poder fuera de su región o/y en alta mar fuera de su ZEE (Bruns, 2022).

Según Bruns (2022), de los miembros del grupo G-20, Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Canadá, Corea del Sur, Indonesia, Japón, Turquía y España, tanto como los Estados miembros de la UE Dinamarca y los Países Bajos y además Noruega, Nueva Zelanda, Israel y Singapur (entre otros) se incluirían en esta categoría. Esto se debe a que estos Estados disponen de cierta capacidad económica que les permite mantener fuerzas navales modernas y de perseguir sus intereses nacionales marítimos, pero que sus acciones se limitan a un ámbito regional y/o colectivo, p.ej. en el marco de la ONU, la UE o OTAN.

Un caso particular le da la UE como bloque económico y comercial, dado que, en esta organización de 27 Estados, 24 de ellos carecen de una membresía individual en el G7, y cinco no disponen de un

acceso directo al mar (Unión Europea, 2025). Sin embargo, la UE en su totalidad cumple los prerequisites de una Potencia marítima regional, sin que esto sea el caso para cada uno de sus integrantes, y sí manifiesta su capacidad económica con su membresía en el G-20. Así, sí se puede incluir Estados como Dinamarca y los Países Bajos, que disponen sobre armadas de aguas verdes, en la categoría de Potencias marítimas regionales.

Otra organización internacional, que indica un cierto nivel de capacidad económica y cierto alcance de sus intereses económicos, es la OCDE, que une las democracias económicamente más desarrolladas del mundo (OCDE, 2025). Así, también se pueden incluir Estados como Chile, Noruega y Nueva Zelanda, que no son ni miembros de la G7 ni de BRICS, ni de la UE, en la categoría de Potencias marítimas regionales. Esto se debe a que sí son miembros del OCDE y mantienen reclamos territoriales en la Antártida, o sea, intereses marítimos regionales, y, en el caso de Noruega, globales, y disponen sobre armadas de aguas verdes (Bruns, 2022), así manifestando tanto su capacidad y el alcance geográfico de sus intereses.



MAR MEDITERRÁNEO (19 de mayo de 2025) El portaaviones clase Nimitz USS Harry S. Truman, a la derecha, el destructor lanzamisiles clase Arleigh Burke USS Jason Dunham (DDG 109), en el centro, y el crucero lanzamisiles clase Ticonderoga USS Gettysburg (CG 64) navegan por el mar Mediterráneo. El USS Harry S. Truman, buque insignia del Grupo de Ataque del Portaaviones Harry S. Truman (HSTCSG), se encuentra en una misión programada en la zona de operaciones de la 6.^a Flota de los Estados Unidos, en apoyo de las Fuerzas Navales de los Estados Unidos en Europa y África para defender los intereses de los Estados Unidos, sus aliados y socios.

Fuente: Fotografía de la Marina de los Estados Unidos realizada por el especialista en comunicación de masas de tercera clase Mike Shen.

3.2.3 POTENCIAS GLOBALES

Para definir un Estado como una Potencia global para los fines del análisis geopolítico de este trabajo, se recurre a tres factores además de disponer sobre un acceso directo al mar: manifestar su capacidad económica a través de la membresía en los G-20 (sin UE y UA) y manifestar el alcance de sus intereses de seguridad, políticas y económicas globales, por un lado a través de posesiones, bases navales o puertos bajo el control de la Potencia misma alrededor del Globo, y por otro lado, con la posesión de armadas con propulsión nuclear que dan a sus fuerzas la calidad de armadas de aguas azules, con la capacidad de proyectar fuerza militar sobre estrechos, mares y océanos alrededor del globo (Bruns, 2022).

Aplicando estas pautas, se encuentra cinco Estados que cumplen dichos criterios, China, Francia, Estados Unidos, Rusia y el Reino Unido (Bruns, 2022). Además, todos son miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU y todos tienen armas nucleares (CIA, 2018; United Nations, 2025b). Francia, los Estados Unidos y el Reino Unido disponen de posesiones insulares ubicados a miles de kilómetros de la metrópoli y China, los Estados Unidos y Rusia tienen acceso a bases navales y puertos alrededor del planeta (Colom, 2022).

Además, Bruns (2022) incluye a las armadas de India y Italia en la categoría de “blue-water navies”, y Global Firepower (2025) cuenta Japón e India como números 4 y 5 en el ranking global de armadas, incluso antes de las armadas del Reino Unido y Francia.

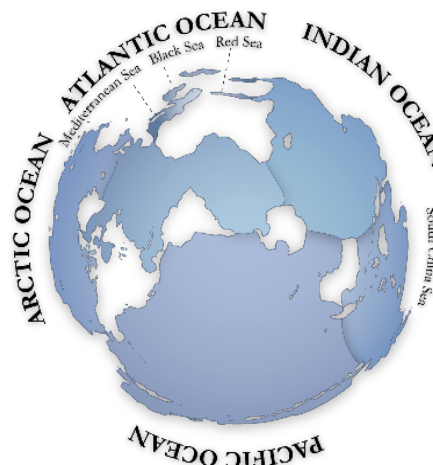


El portaaviones clase Nimitz USS George Washington (CVN 73), los destructores lanzamisiles clase Arleigh Burke USS Higgins (DDG 76), USS McCampbell (DDG 85) y USS Dewey (DDG 105), el destructor lanzamisiles clase Maya de la Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón JS Haguro (DDH 180), el destructor de la clase Chungmugong Yi Sun-sin de la Armada de la República de Corea ROKS Chungmugong Yi Sun-sin (DDH-975) y el destructor de la clase Sejong el Grande ROKS Seoae Ryu Seong-ryong (DDG 993) navegan en formación durante el ejercicio Freedom Edge 24-2 en el mar de China Oriental, el 13 de noviembre de 2024. Fuente: Fotografía de la Marina de los Estados Unidos realizada por el marinero especialista en comunicación masiva Geoffrey L. Ottinger.

3.3 OCÉANOS, MARES Y ESTRECHOS

Se ha seleccionado las aguas marítimas del mundo, como los estrechos que los unen, según su importancia para los Estados. En cuanto a los canales, se ha enfocado a aquellos, que conectan dos cuerpos marítimos que han sido separados por un istmo, y, que sirven para embarcaciones oceánicas. Se han excluido canales continentales, que conectan ríos y lagos con el mar, como p.ej. la vía marítima del San Lorenzo que conecta el Atlántico Norte con los Grandes Lagos en Norteamérica, el canal Rino-Meno-Danubio que conecta

el río Rin y el mar del Norte con el río Danubio y el mar Negro, o el canal Don-Volga que conecta el río Volga y el mar Caspio con el río Don y el mar Negro (Enciclopedia Británica , 2025). Aunque estos canales pueden tener una importancia geopolítica trascendental para los Estados, no están ubicados en el espacio marítimo sino en el espacio terrestre, y por ende no fácilmente accesibles del mar. Las indicaciones geográficas se han encontrado en Nieto (2015), si no hay otras indicaciones.



Océanos del mundo
Fuente: Alexandre Van de Sande

3.3.1 UBICACIÓN DE LOS CUERPOS ACUÁTICOS DE IMPORTANCIA GEOPOLÍTICA

Un análisis de los océanos del mundo en largas partes se enfocará al hemisferio norte. Esto se debe al hecho que, de los Estados que integran los G-20 + UE, que “representan 85% del PIB mundial, 75% del comercio mundial y dos tercios de la población mundial”⁶ (DIRCO, 2025), incluyen los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU, y todos menos Argentina, Australia, Brasil y Sudáfrica se ubican en el hemisferio norte, con Indonesia ubicado alrededor del ecuador. Además, de los 38 países

⁶ “Representing 85% of global GDP, 75% of international trade, and two-thirds of the world's population.”

dedicados al desarrollo económico y democrático, que cooperan en la OCDE, todos menos Australia, Chile y Nueva Zelanda se ubican en el hemisferio norte (OCDE, 2025).

Respecto a la ubicación marítima de los Estados miembros de los G20+UE (menos UA) y la OCDE, todos los Estados se ubican en las costas del Atlántico Norte, del mar del Norte y del mar Báltico, del mar Mediterráneo y el mar Negro, del golfo de México y del mar Caribe, del océano Índico al norte del ecuador, del golfo Pérsico y del mar Rojo, tanto como del Pacífico Norte, del mar de la China Meridional y del mar de la China Oriental con el mar Amarillo. Las excepciones forman Argentina, Brasil y Sudáfrica, que se ubican en el Atlántico Sur, y Australia, Chile y Nueva Zelanda, que se ubican en el Pacífico Sur (Sudáfrica y Australia también tienen costas en el océano Índico).

Los estrechos y canales de importancia geopolítica igualmente se ubican en el hemisferio norte, con la excepción del cabo de Buena Esperanza, que también se considera un “choke point” (O’Sullivan, 1993).

3.3.2 OCÉANOS SIGNIFICANTES: EL ATLÁNTICO, EL PACÍFICO Y EL OCÉANO ÍNDICO

El océano Atlántico está situado entre el océano Ártico en el norte y el océano Antártico en el sur, y entre los continentes de las Américas en el oeste y Europa y África en el este. El Atlántico Norte está situado al norte del ecuador, entre Europa y Norteamérica, y partes de Sudamérica y África occidental, y el Atlántico Sur está situado al sur del ecuador entre Sudamérica y África. Más de 40 Estados están ubicados en las orillas del Atlántico, entre ellos los Estados bioceánicos Canadá, Estados Unidos y Sudáfrica.

El océano Pacífico es el cuerpo acuático más grande del mundo. Está situado entre Asia y Oceanía al oeste y las Américas al este. Unos cuarenta Estados tienen acceso directo al océano Pacífico.

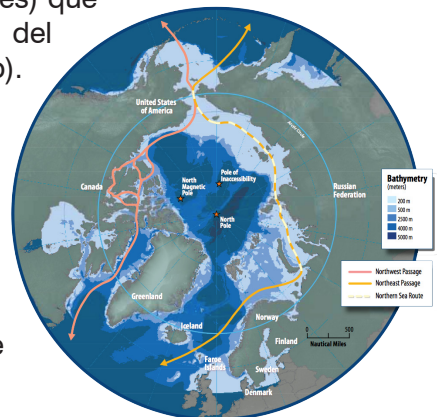
El océano Índico vincula a África con Asia, el subcontinente de India y Australia. El océano Índico está rodeado de unos 20 Estados, incluyendo los Estados bioceánicos de Australia y Sudáfrica.

El océano Ártico está situado alrededor del polo Norte, conectando Norteamérica, Europa y Asia, y está rodeado de cinco Estados. En el otro extremo del globo, al sur del paralelo 60° sur, está situado el océano Antártico, que en esta forma está separada de los océanos Atlánticos, Índicos y Pacíficos y rodea el continente Antártico. Recién, en el año 2023, el océano Antártico fue reconocido como tal por la Organización Internacional Hidrográfica (IHO, 2023a). El único Estado miembro de la IHO (por sus siglas en inglés) que explícitamente no reconoce la existencia del océano Antártico es Argentina (IHO, 2023b).

3.3.3 MARES SIGNIFICANTES

Seis mares secundarios del Atlántico del Norte tienen una gran importancia geopolítica:

En Europa, el mar del Norte como parte del Atlántico norte está conectando la isla de Gran Bretaña con el Continente europeo y la península escandinava.



Región Ártica
Fuente, Wikipedia

El mar Báltico es un mar casi cerrado, formando una extensión del mar del Norte. El mar Mediterráneo está situado entre los continentes de Europa, África, Asia y el mar Negro forma una extensión de este mar.

En las Américas, el Golfo de México y el mar Caribe se ubican entre Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica, separados por las Antillas Mayores y conectados por el canal de Yucatán.

Tres mares secundarios del océano Pacífico del Norte rodean la costa de China: En el sur el mar de la China Meridional entre Asia continental y la isla de Borneo, el archipiélago filipino y la isla de Taiwán; en el este, el mar de China Oriental y el mar Amarillo, entre Asia continental, la península coreana y el archipiélago japonés.

Finalmente, dos mares secundarios del océano Índico están situados en el hemisferio norte: Al oeste del subcontinente de India está ubicado el mar Árabe que une el Cuerno de África, la península árabe y Asia del suroeste. Adjunto a este mar están ubicados el golfo Pérsico y el mar Rojo. Al este del subcontinente de India, y que lo une con Asia del suroeste, está ubicado el golfo de Bengala.

3.3.4 ESTRECHOS SIGNIFICANTES

Existen varias enumeraciones de los estrechos neurálgicos del mundo. El almirante británico John “Jackie” Fisher en el año 1905 habló de “cinco llaves”⁷ de los mares, todos bajo el control del Reino Unido: Gibraltar (el estrecho de Gibraltar), Alexandria (el canal de Suez), Singapur (el estrecho de Malaca), Dover (el canal de la Mancha) y el cabo de Buena Esperanza (Ross, 2010). En el año 1986, el entonces presidente estadounidense Ronald Reagan se refería a una lista de la Armada de los EEUU, sobre los “cuellos de botella”, choke points, para el tránsito marítimo en los mares, amenazados por la URSS en caso de un conflicto armado. La lista incluyó el estrecho de Florida, el estrecho de Magallanes, los estrechos de Corea, el estrecho de Macasar, el estrecho de la Sonda, el estrecho de Malaca, el estrecho de Ormuz, el estrecho de Bab el-Mandab, el estrecho de Gibraltar, los estrechos daneses, el canal de Suez y el canal de Panamá y además el cabo de Buena Esperanza y el golfo de Alaska, tanto como el “‘pasaje GIUK’ entre Groenlandia, Islandia y el Reino Unido” (O’Sullivan, 1994, p. 41). Se hubieran podido adjuntar también los estrechos turcos (Lauriat, 2021). Aun que han pasado casi 40 años, la mayoría de estos canales y estrechos han mantenido su importancia económica y militar, y por ende, geopolítica.

A continuación, se seguirá al informe anual sobre el comercio marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés), que enumera ocho “choke points” cruciales para el comercio marítimo mundial: el estrecho de Bab el-Mandeb, el cabo de Buena Esperanza, el canal de Panamá, el estrecho de Gibraltar, el estrecho de Ormuz, el estrecho de Malaca, el canal de Suez y los estrechos turcos (UNCTAD, 2024). Además, se adjuntará el paso de los Vientos, el canal de la Mancha, los estrechos daneses y el estrecho de Taiwán.

En Centroamérica se sitúa el canal de Panamá que une el océano Pacífico con el Atlántico Norte por el mar Caribe y el paso de los Vientos entre las islas de Cuba y La Española.

⁷ “Five keys”.

En Europa, el canal de la Mancha vincula el Atlántico Norte con el mar del Norte, separando la isla de Gran Bretaña de Europa continental, y es un pasaje importante entre el océano Atlántico, el mar del Norte y el mar Báltico. Los estrechos daneses – el gran Belt, el pequeño Belt y el Oresund, que separan la península de Jutlandia y las islas danesas de la península escandinava – tanto como el canal de Kiel en territorio alemán, unen el mar Báltico con el mar del Norte y el Atlántico. En el sur de Europa, el estrecho de Gibraltar, que separa Europa continental de África, conecta el Atlántico Norte con el mar Mediterráneo, y por ende con el canal de Suez y el océano Índico. Al otro lado del mar Mediterráneo se encuentran los estrechos turcos – los Dardanelos y el Bósforo, separando Europa de Asia – que conectan este mar con el mar Negro.

En el Medio Oriente se encuentra el canal de Suez, que conecta el mar Mediterráneo con el mar Rojo. Por la salida opuesta del mar Rojo está situado el estrecho de Bab El-Mandeb, separando África de la península arábiga, y que vincula este mar con el mar Arábigo y el océano Índico. Al norte de la península arábiga se encuentra el estrecho de Ormuz, separando esta península de Asia continental, y que conecta el golfo Pérsico con el mar Arábigo.

En Asia, situada entre el golfo de Bengala y el mar de la China Meridional está ubicado el estrecho de Malaca, entre la península malaya y la isla de Sumatra. Por el otro lado de esta isla, entre Sumatra y la isla de Java, está ubicada el estrecho de la Sonda, que lleva del océano Índico al mar de Java y al mar de la China Meridional. Entre este mar y el mar de la China Oriental está situada el estrecho de Taiwán, entre Asia continental y la isla de Taiwán. Entre la península coreana y el archipiélago de Japón está situada el estrecho de Corea, que conecta el mar de la China Oriental con el mar de Japón.

En los extremos del planeta están ubicados pasajes y estrechos con una posible importancia en el futuro: En el hemisferio del norte está ubicada el estrecho de Bering entre Rusia y Alaska (Estados Unidos), que conecta el océano Ártico con el océano Pacífico.

Similarmente, en el hemisferio del sur, el paso Drake separa Sudamérica de la Antártida y une el océano Antártico con el Pacífico Sur y el Atlántico Sur. En el continente sudamericano mismo está situado el estrecho de Magallanes, que separa Sudamérica continental de la isla de Tierra del Fuego, conectando el Atlántico sur con el Pacífico Sur.

Ahora se puede expandir el análisis geopolítico de los océanos, aplicando las categorías de actores geopolíticos y sus intereses a las funciones de los espacios acuáticos como conexión de tierras, como espacios para la extracción y como cruces entre agua y tierra. A continuación, se presentarán unos ejemplos geopolíticos en distintos espacios geográficos marítimos. En cada categoría de función, se identificará un fenómeno, que se da lugar en un espacio o una ubicación particular, para ver cuáles actores ejercen qué tipo de acción allí, así otorgándola importancia geopolítica. Así, se pueden estructurar y discernir unos actuales y posibles conflictos marítimos donde se cruzan los intereses de los actores geopolíticos alrededor del globo.



Imagen: Puntos críticos importantes a nivel mundial.
Autor: Hamza Salahuddin.

LA GEOPOLÍTICA DE LAS FUNCIONES DE LOS OCÉANOS, MARES, ESTRECHOS Y PUERTOS

CAPÍTULO

4

4.1 CONEXIÓN DE TIERRAS

Mirando las aguas marítimas en su función como conexión de tierras, se les puede estructurar según las categorías de los intereses marítimos nacionales. Para mantener sus economías, los Estados necesitan transportar bienes y materiales primas y la vía marítima es la más económica; eso lleva a la necesidad de mantener abiertas las vías marítimas; la forma más barata para alcanzar eso, es por vía de tratados internacionales, o sea, acuerdos entre los Estados. Sin embargo, las Potencias marítimas regionales y las Potencias globales en muchos casos están dispuestos a usar otras medidas, para que se puedan usar los espacios marítimos para el tránsito, sea comercial o militar, hasta emplear a sus armadas. En la actualidad hay dos fenómenos marítimos que no necesariamente están vinculadas, pero que han llevado a una respuesta similar de los actores estatales: Los Estados enviaron sus armadas de guerra tanto para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques, como para restringir a la migración marítima irregular.

4.1.1 TRÁNSITO COMERCIAL

Como presentado en capítulo 3.1, el principio de la navegación libre es un interés nacional marítimo tan fundamental de todos países involucrados en comercio por vía marítima, que se lo ha codificado en la CONVEMAR (Abugattas, 2023).

En relación al comercio total mundial, se estima que en la actualidad el comercio marítimo constituye 80% del volumen comercial mundial total y en relación al valor los estimados están entre 55 % y 66 % del valor total (Lehmköster, 2021). Además, según UNCTAD (2020), entre el año 1970 y el año 2019 el comercio marítimo mundial total creció de 2605 a 11076 millones de toneladas, o sea más que un cuádruplo de los volúmenes totales. En tanto, se observa un cambio en las relaciones entre petróleo y gas, carga a granel y otra carga seca. El factor decisivo ha sido el ingreso de China en los mercados mundiales, un acontecimiento que causó que los volúmenes de carga más que se duplicaron entre 1990 y 2005 mientras que los volúmenes de petróleo y gas solamente crecieron con un tercio y los volúmenes de carga en granel con dos tercios en el mismo periodo (UNCTAD, 2016).

En el año 1970, las relaciones entre cargas de hidrocarburos y otros tipos de carga, eran 1440 millones de toneladas de petróleo y gas, 448 millones de toneladas de carga a granel y 717 millones de toneladas de otra carga seca, o sea aproximadamente una relación de 1:0,3:0,5. En el año 2019 las relaciones habían cambiado a 3169 millones de toneladas de petróleo y gas, 3225 millones de toneladas de carga a granel y 4682 millones de toneladas de otra carga seca, o sea una relación de aproximadamente 1:1:1,3 (UNCTAD, 2020).

Según la Organización Mundial del Comercio (WTO por sus siglas en inglés), en términos de volumen comercial total, las exportaciones e importaciones se concentran en pocos países. Así, diez países representan a 51.3 % de las exportaciones mundiales. Entre estos diez países se encuentran por un lado las Potencias globales China (con Hong Kong), los Estados Unidos y Francia y por el otro lado las Potencias regionales marítimas Alemania, Japón, los Países Bajos, Corea del Sur, Italia y los Emiratos Árabes Unidos, y además a Bélgica. Casi son los mismos diez países que representan a la mitad de las importaciones mundiales, con 54.3%, en vez de los Emiratos Árabes Unidos y Bélgica se incluyen la Potencia global del Reino Unido y la Potencia marítima regional de India. Si se consideran los 20 países con más volumen comercial, estos en conjunto representan más que 70 % las exportaciones e importaciones mundiales, e incluyen las Potencias marítimas regionales Australia, Canadá, México, Singapur, España, Taiwán, Turquía, tanto como Rusia como potencia global y además a Polonia (WTO, 2023).

Enfocando en tipos de carga específica, se nota como cierta carga da importancia a ciertas rutas. Además, ciertas cargas pueden alcanzar importancia geopolítica en sí mismo.

Así, la actividad económica mundial, y, además, el comercio mundial, que se da lugar en el hemisferio norte, genera mucho transporte de contenedores. Esto lleva a que las rutas más transitadas del mundo, que vinculan los centros económicos e industriales de Europa, Norteamérica, Medio Oriente y Asia Oriental, también se encuentran en el hemisferio norte: a través del Atlántico Norte, por el mar Mediterráneo, el mar Rojo y el golfo Pérsico, travesando el océano Índico, el mar de la China Meridional, el mar de la China Oriental y el Pacífico Norte. El comercio en el año 2023 por estas rutas



Imagen: El Sabrina I fotografiado desde lo alto del puente Astoria-Megler.
El Sabrina I, un típico granelero handymax moderno con 5 bodegas, 5 escotillas y 4 grúas, es propiedad de Portline de Portugal y fue construido en el astillero de Balamban (Cebú), Filipinas, del constructor naval japonés Tsuneishi Heavy Industries. El buque fue entregado en enero de 2005.
Autor: Nsandel en Wikipedia en inglés.



Imagen : Densidad de envío (comercial). Un mapa global de los impactos humanos en los ecosistemas marinos, que muestra la densidad relativa (en color) sobre un fondo negro.
Fuente : Grolltech (derivado de Hengl, derivado de B.S. Halpern).

principales, desde Asia a Europa, desde Europa a Asia y desde Asia a Norteamérica, constituyó 36.1 % del comercio por contenedores mundial, y juntando el comercio por rutas adicionales, p.ej. India-Europa, de 13.9 %, la mitad del transporte por contenedores mundial se dio lugar en el hemisferio norte (UNCTAD, 2024). Sin embargo, hay una tendencia que el volumen de transportes y carga entre países emergentes en el hemisferio sur se está incrementando (UNCTAD, 2024).

El petróleo solo constituye 18 % de la carga marítima total mundial, pero de la totalidad del petróleo producido en el mundo, alrededor de la mitad se transporta por vía marítima (UNCTAD, 2024). Además, la importancia geopolítica general del transporte marítimo de petróleo adquiere una cualidad específica, considerando que China importa más que 70% de su consumo. De esta cantidad, la mitad tiene su origen en el la región del golfo Pérsico – Arabia Saudita, Irán, Irak, Kuwait, los Emiratos Árabes Unidos y además Omán (Bradstock, 2023). Por ende, este espacio ha obtenido importancia geopolítica para China, llevando a una actividad política y diplomática intensa, por ejemplo, facilitando una mejora de la relación entre Arabia Saudita e Irán en el año 2023 (Baabood, 2023).

Otro espacio marítimo que ha ganado importancia geopolítica por el transporte de petróleo es el mar Báltico. Por este mar pasó alrededor de la mitad de las exportaciones de petróleo y productos petrolíferos marítimas rusas en los años 2023 y 2024, que a su vez forman dos tercios de las exportaciones totales de energía de Rusia (Katinas y Raghunandan, 2024). Entonces pasó aproximadamente un tercio de las exportaciones de esta carga por el mar Báltico. El hecho, que en el año 2023, las exportaciones de petróleo y gaz contibuyeron unos 30 % del presupuesto estatal de Rusia y por ende a la capacidad militar rusa, aumenta la importancia geopolítica de este mar (Mironova, 2024). De estos transportes, entre un tercio y la mitad se transportaron por la dicha “flota en la sombra”, “shadow fleet”, buques petroleros con seguros no occidentales, que pertenecen a dueños fuera de la EU y la G-7 y que son mayores a 15 años, operando para circunvenir las sanciones occidentales contra Rusia (Caprile y Leclerc, 2024). Estos buques no solo representan un reto económico, político y medioambiental, sino también participan en acciones de sabotaje, como se verá más abajo (Liboreiro, 2025).

El cereal es otra carga, que mostró su importancia geopolítica en conexión con unos mares específicos: En el año 2021, o sea, antes del inicio de la guerra de Ucrania en febrero de 2022, en total 12 % del comercio mundial en cereales, incluyendo más que 20% del trigo y 15 % del maíz mundial, siendo 75 % de las exportaciones de cereales de Rusia, Ucrania y Kazajistán, salió del mar Negro desde Ucrania y Rusia hacia el mar Mediterráneo, pasando por los estrechos turcos (Lund, 2021). El inicio de la guerra de Rusia en Ucrania en febrero de 2022 y el bloqueo marítimo ruso impidió la exportación de cereales ucranianos, lo que causó una subida de los precios de cereales internacionales, potencialmente causando hambrunas y inestabilidad política en una gran cantidad de países en el Medio Oriente y África (Berman, Ferragamo y Baumgartner, 2024). Para mitigar los efectos económicos para Ucrania, pero igualmente importante, prevenir dichas hambrunas e inestabilidad política, Turquía y la ONU mediaron un acuerdo entre Ucrania y Rusia, permitiendo exportaciones de cereales del mar Negro hacia el mar Mediterráneo, la dicha “Iniciativa de cereales del Mar Negro”, que perduró durante partes de los años 2022 y 2023 (Berman, Ferragamo y Baumgartner, 2024). Aunque los objetivos geopolíticos de las acciones de Rusia estuvieron enfocados en Ucrania, el Medio Oriente y África, el espacio marítimo del mar Negro tuvo un papel geopolítico decisivo.

La carga de contenedores, materia prima e hidrocarburos que pasan por el mar de la China Meridional por sí sola otorga a este mar una importancia geopolítica. Según un estimado del Centro para Estudios Internacionales y Estratégicos (CSIS por sus siglas en inglés), en el año 2016 se trató de 30 % del volumen total del comercio marítimo mundial (CSIS, 2016).

Como efecto del cambio climático, el océano Ártico podría ganar más importancia como ruta de transporte entre Asia y Europa, ahorrando 40 % de la distancia entre los puertos de Europa occidental y ellos de Asia oriental, subiendo la importancia geopolítica de los pasos del Noroeste y del Noreste. (Lehmköster, 2019).

La función de conexión de tierras que tienen los espacios marítimos no se limita al tránsito comercial de carga marítima, además tienen una función económica como un lugar para tuberías y cables submarinos.

Ströbele, Pfaffenberger y Heuterkes (2012) explican como gaseoductos conectan yacimientos de gas con tierra firme por ejemplo en el mar del Norte, el golfo de México y el mar meridional de China. Además, trasladan el gas natural de países productores a los mercados, como el gaseoducto entre Argelia y Francia en el mar Mediterráneo (Pleines y Heinrich, 2014). Durante los últimos años, hay dos mares que han recibido mucha importancia geopolítica por contener gaseoductos que atraviesan sus fondos marinos: el mar Báltico y el mar Negro.

Ya cuando se inició la construcción del gaseoducto Nord Stream I por el mar Báltico en 2005-2006, conectando Rusia por vía directa con Alemania, se identificaron repercusiones geopolíticas a gran escala (Larsson, 2006): Por un lado, porque Polonia, Bielorrusia y Ucrania, siendo los entonces países de tránsito del gas ruso a Alemania, temieron perder la posibilidad de influir el suministro de gas a este país, en caso de presiones contra ellos por parte de Rusia. Por otro lado, porque Alemania entrará en una situación de dependencia energética de Rusia. Adicionalmente, la siguiente construcción de un segundo gaseoducto, Nord Stream 2, causó mucha polémica entre los Estados Unidos y Alemania, dado que el gobierno estadounidense consideró que Alemania se hiciera dependiente de Rusia con repercusiones geopolíticas (Shelton, 2021).

Debido a que los gaseoductos se construyeron a través del mar Báltico, subieron su importancia geopolítica marítima (Oldberg, 2012). Así, los reclamos rusos de mantenimiento y protección militar del gaseoducto causaron tensiones con los países ribereños, dado que la empresa constructora usó el puerto sueco de Karlshamn, que está situado cerca a una base naval sueca (Russel, 2017). Poco después del ataque ruso a Ucrania en 2022, desconocidos hicieron explotar ambos gaseoductos, así terminando el suministro de gas por vía directa entre Rusia y Alemania (Bergmann, 2022).

El otro espacio marítimo que ha ganado aún más importancia geopolítica por contener tuberías de gaseoductos es el mar Negro. Aquí, el gaseoducto Blue Stream trae gas de Rusia a Turquía por el fondo marino, permitiendo países de los Balcanes como Bulgaria, Hungría, Eslovaquia y Serbia de seguir comprando gas ruso, aun después del inicio de la guerra de Rusia en Ucrania (Hess, 2025).

Respecto a los cables submarinos de comunicación, estos cables se encuentran en todos océanos y mares y llevan consigo una importancia geopolítica particular. Como indica Ash (2014), el fenómeno de cables de comunicación submarinos ya tiene 175 años, desde que el primer cable de telégrafo se puso a bajo del canal de la Mancha entre Dover y Calais en 1850. Durante el siguiente siglo cables de telégrafo submarinos conectaron todos los continentes, pasando por todos los océanos. Luego siguieron unas décadas cuando los cables de teléfono reemplazaron los cables de telégrafo. La invención del cable de fibra óptica hizo posible la revolución de la información a partir de los años 1990. Mientras tanto, más del 90% de la información pasa por cables y solo unos pocos por cientos se transmiten por satélites (Davenport, Beckman & Burnett, 2014).

Así, el control de los cables submarinos sigue teniendo una importancia tanto económica como de seguridad para los Estados, otorgando importancia geopolítica a los espacios que atraviesan. Varios Estados poseen capacidades de monitoreo de la red submarina, sea a través de unidades navales submarinas o sea por soluciones tecnológicas ya instalados en el sistema de cables. Por el momento, empresas chinas dominan la producción de cables submarinos, algo que presenta un problema para los Estados Unidos (Long, 2023; Schadow y Helbig, 2020).

Enfocando de nuevo en el mar de la China Meridional y el mar de la China Oriental, Murphy y Pearl (2025) advierten, que en un conflicto posible entre China y Taiwan, China podría iniciar por cortar los cables submarinos para aislar la isla de sus aliados estadounidenses. Ya han ocurrido incidentes, donde Taiwán ha acusado a embarcaciones chinas de cortar sus cables de comunicación, aunque China rechaza estas acusaciones. La presentación en el año 2025 de un buque chino capaz de cortar cables en una profundidad hasta de 4000 metros alzó las preocupaciones en la región aún más.

Igualmente, en el mar Báltico había incidentes de cables submarinos dañados por buques chinos y rusos, estos últimos de la “flota de las sombras” (Brown, 2025). En el mar del Norte y en el Atlántico Norte fuera de la costa de Irlanda también pasan cables de importancia geopolítica, que – del punto de vista británico e irlandés – están amenazados por embarcaciones rusas (Murphy y Pearl, 2025; Schaller, 2024).

4.1.2 TRÁNSITO NAVAL

Por otro lado, la navegación libre no solamente se refiere a la navegación comercial. Como se mencionó en capítulo 3.1, este asunto igualmente incluye el pasaje inocente de buques de guerra (Abugattas, 2023). En este sentido, los espacios marítimos brindan la posibilidad para las armadas de los Estados litorales de mover sus unidades en aguas internacionales tanto como en las ZEE y aguas territoriales de otros Estados, sea por fines de traslado de un puerto al otro, sea por fines de práctica o para mantener el orden en alta mar.

Aunque estas prácticas están codificadas en el CONVEMAR, sin embargo, en los últimos años se ha causado tensiones debido al tránsito de buques navales en aguas consideradas aguas territoriales por otros Estados.

Un mar donde el pasaje de buques de guerra de otros Estados ya ha causado tensiones es el mar del Norte. Como efecto de la modernización de las fuerzas armadas de Rusia, este país retomó la práctica de pasar con sus buques y aviones militares por aguas internacionales cerca de las aguas territoriales de otros Estados. Así, durante los últimos años en varias ocasiones, unidades rusas han pasado cerca de aguas territoriales inglesas o en rumbo al mar Báltico o pasando el canal de la Mancha rumbo al mar Mediterráneo y Siria. Debido a la naturaleza del mar del Norte y la cercanía con aguas territoriales británicas, la Marina Real y las Fuerzas Aéreas Reales han acompañado los buques y aeronaves rusas en estos casos. Sin embargo, el Reino Unido siempre ha afirmado que se trataba de paso inocente (HMS St Albans, 2017; Ministry of Defense, 2020). Solo en los primeros seis meses del año 2025, buques de la Marina Real acompañaron buques rusos seis veces cerca a, o en aguas británicas (Royal Navy, 2025).

El caso del paso inocente en el mar de la China Meridional se muestra complicado, dado que China reclama aguas territoriales de 12 millas marinas alrededor de sus siete islas artificiales con instalaciones militares encima de arrecifes en las islas Spratly, cerca de la isla de Borneo, que se han construido durante los últimos diez años, un reclamo que otras Potencias globales como los Estados Unidos y el

Reino Unido rechazan. Durante los primeros años después de que China construyó estas islas artificiales, se dieron varios incidentes donde buques estadounidenses y británicos atravesaron aguas que estos Estados consideran internacionales (Mann, 2018; Gomez, 2018; Reid, 2018). En total, entre octubre de 2015 y mayo de 2024, los Estados Unidos llevaron a cabo 47 operaciones de libertad de navegación, lo que contribuyó a tensiones entre este Estado y China (Cho y Chao, 2025).

En las aguas europeas, en el mar Báltico, el mar del Norte y el Atlántico Norte, según Schaller (2024), además se han observado una gran cantidad de incidentes de buques rusos militares, de investigación, o supuestamente civiles, que navegaron cerca de tuberías y/o cables submarinos, donde se sospecha que se trató de espionaje, o incluso intentos de sabotaje. En el caso que se trató de buques militares que usaron su derecho a paso inocente para monitorear instalaciones submarinas, la interpretación del CONVEMAR no queda clara, si esto representa una violación de este tratado o no.

4.1.3 SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS: MIGRACIÓN, PIRATERÍA Y TERRORISMO

Un interés político cuya importancia ha aumentado continuamente durante las últimas décadas es la cuestión de la inmigración ilegal por vía marítima. La migración está vinculada con el Estado en el sentido que influye uno de los tres componentes que forman el Estado, o



Imagen: Estados Unidos reafirma la libertad de navegación en el mar de la China Meridional.
Autor: Dominio público.

sea la población, y además inmigración puede influir la economía y hasta la seguridad interna y externa de un Estado. Por lo tanto, el control de los espacios marítimos donde se da lugar la migración adquiere importancia geopolítica. Con el fin de la Guerra Fría y la aumentada conectividad internacional, la migración de países en desarrollo a países industrializados se ha acelerado. Ante estos acontecimientos, distintos países que se han convertido en destino de los movimientos migratorios han buscado diversas respuestas, aplicando medidas políticas, policiales o incluso militares, tanto de forma unilateral como mediante acuerdos multilaterales.

Ya después de la Guerra de Vietnam los refugiados vietnamitas se hicieron conocidos como “Boat People”, debido a que atravesaron el mar de la China Meridional en barcos para salir de su país (Newland, 2015). Algunas rutas de migración pasan por el mar, como entre Indonesia y Australia, entre México y Estados Unidos, entre Haití y los Estados Unidos, entre Haití y Sint Maarten/Saint Martin, entre Turquía y Grecia, entre Marruecos y España (por el estrecho de Gibraltar o a las islas Canarias) y entre Libia e Italia. (McAuliffe y Mence, 2014; Watts, 2008).

Aunque solo representa un por ciento de la inmigración total a los Estados Unidos, como indican Chishti y Bolter (2022), la inmigración irregular marítima en el mar Caribe sin embargo es importante por los inmigrantes de Haití y de Cuba. En los años 2020 subió a niveles no vistos desde los años 1990, pero todos inmigrantes marítimos irregulares que son encontrados por la Guardia Costera estadounidense son regresados a sus países inmediatamente.

Un evento más bien puntual fue el éxodo del grupo étnico de los rohingya de Myanmar por vía marítima a través del golfo de Bengala y el mar de Andamán rumbo a Tailandia, Malasia y Indonesia entre 2012 y 2015 (“Why are so many Rohingya migrants stranded at sea?”, 2015). Ahí, en 2015, Tailandia, Malasia y Indonesia impidieron el ingreso de barcos con migrantes en sus aguas jurisdiccionales y los expulsaron a alta mar (McAuliffe, 2016).

Así, como indican McAuliffe y Mence (2014) tanto como Katsifiakas (2016), varios países destinatarios concluyeron acuerdos bilaterales para controlar el embarque de migrantes tanto como para poder

repatriarlos, por ejemplo, Italia con Libia, España con Marruecos, Australia con Indonesia, Papua-Nueva Guinea y Nauru. Otros países destinatarios concluyeron acuerdos multilaterales como lo hizo la UE con Turquía, anterior a 2011 también con Libia.

En el estrecho de Torres, Australia implementó la Operación SOVEREIGN BORDERS en 2013, patrullando las aguas entre Australia e Indonesia y remolcando todos los barcos con migrantes que se acercaron ilegalmente a las aguas australianas hacia Indonesia (Abbondanza, 2023).

En el mar Mediterráneo, ya el año 2014 llegaron 170000 migrantes a Italia por mar, y en el año de la dicha “crisis migratoria”, 2015, 153842 migrantes llegaron a Italia, y 853650 llegaron a Grecia por vía marítima (IOM, 2015). Durante los años 2016 a 2023, en total 1292404 migrantes llegaron a Europa por vía marítima, o sea en promedio 184629 por año, solo durante el año 2016 fueron casi 400000, y en el año 2017 todavía vinieron casi 190000. Por eso, los países miembros de la UE decidieron tomar acción para reducir esta migración (Kinacioglu, 2023). En el ámbito del mar Mediterráneo los países europeos iniciaron las misiones de la “Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión – FRONTEX”, p.ej. las operaciones HERMES, TRITON y POSEIDON. Además las marinas de guerra de los países miembros UE, EUNAVFOR MED, implementaron la Operación SOPHIA (Bundeswehr, 2017) y IRINI (Unión Europea, 2025a). Estas misiones en distintas medidas se enfocaron en el rescate de naufragos y en la persecución de traficantes. El 31 de marzo de 2020 la UE inició la operación IRINI para la EUNAVFOR MED con el objetivo de imponer el embargo de armas contra Libia además como inhibir el contrabando de petróleo y el tráfico de migrantes. La operación IRINI ha sido extendida hasta el 31 de marzo de 2027 (Unión Europea, 2025a).

Sin embargo, como se ha visto en los casos del mar Mediterráneo y el estrecho de Torres, a menudo se enfrentan, por un lado, el interés de los Estados de controlar la migración por vía marítima y por otro lado las prácticas para el rescate de buques en peligro marítimo, codificado en el CONVEMAR (Blokker, 2016). Incluso antes de la elaboración de esta Convención, en 1980 entró en vigencia SOLAS

(por sus siglas en inglés), el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (OMI, 2025a). Dado que entre 2014 y 2023, a menos 25739 migrantes habían desaparecido en el mar Mediterráneo, varios ONG operaron buques en las aguas entre Libia e Italia para rescatar a los migrantes, una actividad que posiblemente facilitó el negocio ilegal de tráfico de personas (Kinacioglu, 2023). Por ende, en 2017 Italia pasó unas leyes polémicas prohibiendo los buques de los ONG que habían tenido contacto con traficantes de migrantes de ingresar a puertos italianos y además cooperar con la policía italiana en alta mar (Magi, 2017). Hasta 2023, la política oficial de Italia respecto a la actividad de las ONG cambió varias veces (Abbondanza, 2023).

Otro fenómeno que ha otorgado importancia geopolítica a varios espacios marítimos por su amenaza a los intereses económicos de varios actores estatales es la resurgencia de la piratería como fenómeno global durante las últimas tres décadas.

Desde el derecho internacional consuetudinario se ha traído al CONVEMAR el principio que la lucha contra la piratería está sometida a jurisdicción universal y que no solamente constituye un derecho sino también una obligación para los Estados (Tuerk, 2015). Del punto de vista legal, Tuerk (2015) indica que la CONVEMAR define piratería como actos de asalto de un buque a otro buque perpetrados en alta mar. En general, la alta mar se define como las aguas afuera de la ZEE. Sin embargo, en el caso de actos de la forma mencionada, se consideran piratería del punto de vista legal, aunque se dan lugar a dentro de la ZEE, siempre y cuando se perpetraran fuera de aguas territoriales, aguas archipelágicas o aguas interiores.

Por otro lado, para definir actos de violencia, robo y detención que se dan lugar adentro de la jurisdicción de un Estado, la Organización Internacional Marítima ha desarrollado el concepto de “robo a mano armada contra buques” (Kateka, 2015). Ambos fenómenos, la piratería tanto como el robo a mano armada contra buques, amenazan a la libre navegación y a los intereses comerciales de los Estados soberanos.

Las aguas más afectadas por la piratería son el golfo de Guinea en el Atlántico Central, el mar Árabe con la costa de Somalia y el golfo de Adén y además el estrecho de Malaca, el mar de la China Meridional, Sudamérica y el Caribe (Tuerk, 2015; IMO, 2025).

Un ámbito geopolítico en que la cooperación internacional ha sido más fácil y exitosa que en otras áreas se encuentra en la lucha contra la piratería, específicamente donde y cuando ella ha amenazado choke points con significancia para el comercio mundial. Cuando la piratería en el estrecho de Malaca surgió como una amenaza contra el comercio marítimo internacional en los años 1990, fue posible unir una fuerza naval internacional compuesta también por rivales políticos y económicos para combatir este problema común (Rosenberg y Chung, 2008).

Los Estados con intereses comerciales vinculados con el estrecho de Bab el Mandeb lograron formar una coalición bajo el mandato de la ONU y durante unos años la piratería en estas aguas fue minimizada (Hansen, 2017). Se posibilitó una cooperación entre Estados muy diversos para un objetivo común (Lucas, 2013). Durante el auge de la piratería fuera de la costa de Somalia 2009-2012, China envió varios destructores a estas aguas, para proteger a sus buques mercantes (Dooley, 2012). Igualmente, la UE en 2008 decidió de enviar una misión naval al Cuerno de África, la operación ATALANTA, que en diciembre de 2024 fue extendida hasta febrero de 2027 (Unión Europea, 2025b).

Pero no solo la piratería preocupó los actores estatales en el espacio alrededor del Bab el Mandeb. También los rebeldes hutíes de Yemen iniciaron ataques a partir de octubre de 2023 contra buques vinculados por ellos con intereses israelíes (Arteaga, Escribano y Urbasos, 2024). Estos ataques se consideraron terroristas por varios Estados europeos tanto como por los Estados Unidos, que, entre otras respuestas armadas, enviaron buques de guerra (González, 2024). La Unión Europea envió una escuadra en el marco de la operación ASPIDES (Unión Europea, 2024).

Un asunto que surgió en el contexto de los ataques piratas somalíes en el golfo de Adén y el océano Índico occidental a partir del año 2005 fue el uso de empresas privadas militares y de seguridad

(PMSC por sus siglas en inglés) para proteger buques de carga en aguas peligrosas. Varias compañías navieras consideraron la contratación de PMSC por razones económicas, pero su uso tanto como las acciones de los PMSC se consideraron polémicos (Spearin, 2014). Sin embargo, respondiendo a las necesidades existentes en la industria marítima, la OMI entre 2011 y 2014 emitió recomendaciones a estándares internacionales, enfatizando que la OMI “ni aprueba ni condena el uso de personal armado a bordo de buques mercantes y aceptó que el transporte de personal armado era una decisión individual sujeta a la legislación de los Estados de abanderamiento” (OMI, 2025).

Este asunto está vinculado a otro tema que se puede considerar de Derechos Humanos, y es la cuestión cómo se debe tratar a piratas capturados. Durante la lucha contra la piratería fuera de Somalia, se mostraron dificultades respecto a la aplicación de los derechos humanos de los piratas, incluso la situación que piratas somalíes presos en Estados sujetos a la Convención Europea de Derechos Humanos tendrían el derecho de pedir asilo y reunirse con sus familias. Esta situación llevó a que varios Estados europeos liberaron piratas somalíes en vez de ponerles preso (Tuerk, 2015).

4.2 ESPACIOS PARA LA EXPLOTACIÓN

La función del ámbito marítimo como espacio para la explotación de comestibles y riquezas para los seres humanos sigue ganando importancia. Por un lado, la extracción misma está vinculada a intereses estatales. Por otro lado, la explotación lleva a la necesidad de control de los espacios marítimos.

4.2.1 PESCA

La pesca sigue teniendo importancia como fuente de alimentos para la humanidad, generando ingresos para las economías mundiales. Lehmköster (2021). muestra que el volumen pesquero total mundial, incluyendo peces tanto como mariscos, creció de 20 millones de toneladas en 1950, a alrededor de 80 millones de toneladas en los años 1990s, y luego ha estado estable en un rango entre 78 a 80 millones de toneladas desde entonces. Un hecho que combina aspectos económicos y sociológicos es que mundialmente entre

660 a 820 millones de personas están involucrados directa o indirectamente en la industria pesquera.

Según la FAO (2024), la captura de pesca mundial en el año 2022 se distribuyó a la siguiente manera, en millones de toneladas: En el Atlántico Norte (incl. el mar del Norte, el mar Báltico, el mar Caribe, el golfo de México y el golfo de Guinea) fue 16.05, en el mar Mediterráneo y el mar Negro fue 1.19, en el océano Índico fue de 12.22, en el Pacífico Norte (incl. el mar de la China Oriental, el mar de Japón, el mar de Ojotsk y el mar de Bering al norte de 20° N y 40° N) fue de 13.01, en el Pacífico centro-oriental (incluyendo del mar de la China Meridional) fue de 13.26 y en el Pacífico sudoriental, donde está situado el Perú, fue de 8.4. Por si mismo, el mar Meridional de China representa unos 10 % de la captura mundial (Zhang, 2024).

Sin embargo, debido a la expansión de la industria pesquera durante los decenios pasados, la captura de pescado en los caladeros de pesca tradicionales en el mar del Norte, el mar de Japón y en los mares marginales del océano Pacífico en Asia ha bajado con entre 15 y 35 % debido a sobreexplotación (Lehmköster, 2021). En el mar Meridional de China, se estima que solo desde el año 2000 la captura de pescado bajó entre 66 y 75 % (Zhang, 2024). Además, el desarrollo tecnológico permite la pesca en profundidades hasta 2000 metros, mientras hasta hace unas décadas no era factible arrojar redes en profundidades superiores a 500 metros (Lehmköster, 2013).

La combinación de la necesidad de alimentar poblaciones crecientes, la subida de la demanda por una alimentación más rica en proteína y la sobreexplotación de los caladeros tradicionales ha llevado a la búsqueda por caladeros nuevos (Lehmköster, 2013). Además, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), representa aproximadamente un tercio de la captura de pescado mundial total (Lehmköster, 2021). Así, la situación de la pesca mundial ha creado tensiones geopolíticas (véase también 4.2.3).

En las aguas cerca de Sudamérica, en el Pacífico sur este y el Atlántico sur oeste, la búsqueda de China para nuevos caladeros ha creado tensiones geopolíticas durante la década pasada (Ellis,

2020). Se ha observado repetidamente como las flotas pesqueras chinas incursionaron en o pasaron cerca a las ZEE de los países de la región, incluyendo a México, Ecuador, Perú, Chile y Argentina (González, 2021). Flotas de hasta 500 embarcaciones se han movido justo en el límite de la ZEE argentina, llevando a que Argentina se vio necesitada de usar sus fuerzas armadas para observar estas actividades pesqueras (Schmitz, Yee, Xiong y Fernández, 2025).

En el mar Arábigo occidental, entre la costa de Somalia, el golfo de Adén y la costa de Yemén, se ha planteado una causalidad entre la pesca INDNR, la debilidad del gobierno nacional somalí y el surgimiento de la piratería después de 1990 (Mitchell y Schmidt, 2024). La ONG Global Fishing Watch en 2020 elaboró un informe, mostrando que en este año la mayoría de las embarcaciones de pesca INDNR en estas aguas vinieron de Irán, seguido por embarcaciones de Paquistán y también de India (GFW, 2020).

Otra solución a la sobrepesca en aguas asiáticas que ha ganado popularidad durante los últimos años, según la FOA (2024), es la acuicultura. Esta se extiende tanto a peces como a algas, y en el año 2022 ya integró 51 % de la producción total mundial de pescado. De la acuicultura mundial, ahora 91.4 % se encuentra en Asia. Mientras que 62.6 % de la acuicultura es continental, entonces ya hay una gran cantidad de acuicultura marina.

Así, en el mar Amarillo, China está expandiendo su acuicultura marítima experimental en lo que reclama como su ZEE, incursionando en lo que Corea del Sur reclama como su ZEE, provocando movimientos de buques navales coreanos (Jun y Cha, 2025).

El océano Antártico brinda una abundancia de recursos vivos marinos, y para que no se agoten por sobre explotación, en el año 1980 se firmó la Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos. Los recursos marinos del océano Antártico se gestionan por la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos – CCRVMA (Lehmköster, 2019).

4.2.2 HIDROCARBUROS, MINERALES Y ENERGÍA EÓLICA

El gran espacio marítimo mundial aún está en una fase inicial de explotación de los recursos del fondo marino. Sin embargo, mientras

que algunos minerales aún presentan dificultades de su extracción, otros minerales tienen más de un siglo de extracción marítima (Lehmköster, 2021).

Como explica Lehmköster (2014), la extracción marítima de petróleo tiene más de 100 años pero por razones técnicas por mucho tiempo, se dio lugar en aguas poco profundas. Con el desarrollo tecnológico eso ha cambiado y ahora la extracción marítima se

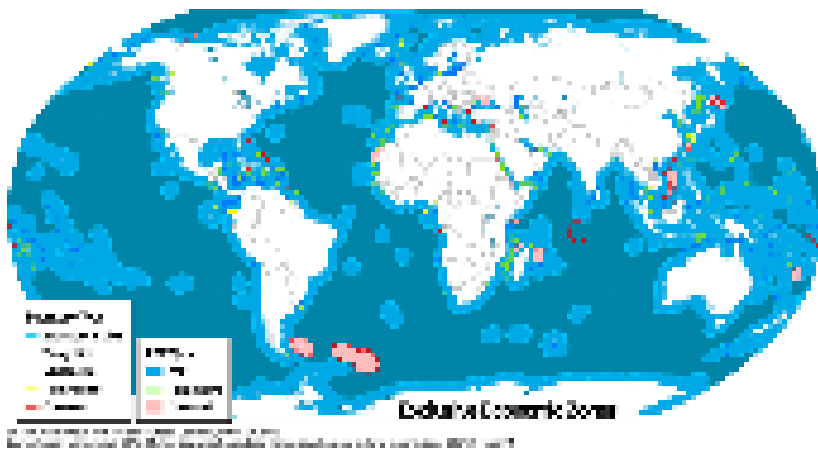


Imagen: Zonas económicas exclusivas (ZEE) por tipo de frontera y tipo de ZEE.
Autor: Jean-Paul Rodrigue.

divide entre tres profundidades: en aguas poco profundas hasta 400 metros, en aguas profundas hasta 1500 metros y en aguas muy profundas en más que 1500 metros. Además, según Lehmköster (2021), el desarrollo tecnológico permite explorar yacimientos marítimos ubicados hasta 160 km de la costa y en aguas con una profundidad de hasta 3000 m, incluso en una profundidad de hasta 11400 metros bajo el fondo marino. Se considera la extracción de petróleo y gas de aguas profundas y muy profundas el futuro de la extracción de hidrocarburos, dado que los yacimientos marítimos recientemente encontrados muestran una extensión mucho más grande que los yacimientos terrestres conocidos. En el año 2014 la extracción marítima de petróleo representó 37% de la producción global mientras la extracción marítima de gas representó 28% de la producción global (Lehmköster, 2014).

Los espacios marítimos donde se ubica la extracción de hidrocarburos principalmente son el mar del Norte, del golfo de México, el Atlántico en la costa brasileña y de África del Oeste (el delta del río Níger), el golfo Arábigo y los mares del sudeste asiático (Lehmköster, 2021).

Respecto a los minerales que se encuentran en los fondos marinos de todos océanos y mares, estos prometen brindar una solución para el abastecimiento con elementos de tierras raras, además a minerales más comunes, como nódulos polimetálicos (Lehmköster, 2021). Uno de los yacimientos conocidos principales de nódulos polimetálicos está ubicado en la cuenca del Perú, un área en el océano Pacífico justo afuera del Dominio Marítimo peruano, los otros tres se encuentran al sur de Hawái, alrededor de las islas Cook y en el océano Índico, alrededor de las islas Chagos (Lehmköster, 2021).



Imagen: Brasília - Primera plataforma petrolera 100% brasileira, la P-51 producirá cerca de 180 mil barriles de petróleo y 6 millones de metros cúbicos de gas por día.

Autor: Divulgação Petrobras / ABr.

Siguiendo a Moscoso (2023), el tratamiento de los fondos marinos de alta mar, la “Zona”, por parte de los Estados, se codificó por el CONVEMAR. La Convención lo considera patrimonio de la humanidad, y regula el acceso a aquella a través del “Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982” y la “Autoridad Internacional de los Fondos Marinos” con sede en Jamaica. No siendo signatario del CONVEMAR, sin embargo, el Perú no puede integrar esta Autoridad.

Una fuente de energía que teóricamente podría abastecer el mundo entero con energía renovable es la energía eólica marítima, que sin embargo en el año 2019 solo brindó 0,3 % del consumo energético mundial. Hasta la fecha, existen parques eólicos marinos en el mar del Norte, en el océano Índico, en la costa de China y en las costas de los EEUU, con más que 5500 turbinas eólicas marinas (Lehmköster, 2021). Sin embargo, ya ha llamado la atención internacionalmente, cuando el gobierno de Suecia canceló las licencias para 13 parques eólicos marítimos en su costa en el mar Báltico, con el motivo que la cantidad de turbinas interferirán con los radares que intentan a detectar posibles ataques con misiles por parte de Rusia (Jankowicz, 2024).

4.2.3 RECLAMOS TERRITORIALES MARÍTIMOS

Como se ha mostrado, los espacios marítimos derivan su relevancia para los actores geopolíticos de una variedad de factores, siendo la ubicación de puertos, la pesca y la extracción de recursos energéticos y minerales o incluso la construcción de parques eólicos marítimos. Para todos Estados litorales, el control de los espacios marítimos es importante, para poder aprovechar de ellos. Sin embargo, en general, solo las Potencias regionales marítimas y las Potencias globales tienen la capacidad de ejercer control efectivo de los espacios marítimos donde tienen intereses nacionales marítimos, otorgando así importancia geopolítica a estos espacios.

Debido a eso, las Naciones Unidas (2024) pretende separar los reclamos territoriales marítimos de los varios estados costeros en las ZEE, y, además, brinda la posibilidad de solucionar disputas pacíficamente por arbitraje (Abugattas, 2023). El ejemplo más conocido en el Perú de una solución pacífica de una disputa

territorial marítima es el fallo de la Corte Internacional de Justicia que solucionó los reclamos marítimos opuestos del Perú y Chile en 2014 (Agüero, 2023).

Sin embargo, en la actualidad se encuentran varios ejemplos de disputas territoriales marítimas, que involucran la invocación de la ZEE, pero que sin embargo llevan a conflictos latentes (Hasan, Jian, Alam, y Chowdhury, 2019). A continuación, como ejemplos se mencionarán la expansión de la ZEE de Turquía en el mar Mediterráneo oriental, los reclamos territoriales contrapuestos en el mar de la China Meridional, los reclamos territoriales en el mar de la China Oriental y la expansión unilateral de la ZEE por Rusia en el mar Báltico.

El primer ejemplo se centra en los yacimientos de hidrocarburos encontrados en el este de la región en las aguas entre Grecia (la isla de Creta), Turquía, Chipre, Siria, Líbano e Israel (El Yattoui, 2023). En las aguas entre Chipre por un lado y Líbano e Israel por otro lado se estima reservas de 3,5 millones de millones de metros cúbicos de gas y 1700 millones de barriles de crudo (Whilden, 2014). Para impedir la explotación de los hidrocarburos por la parte de Chipre, Turquía ya envió buques de guerra para enfrentar una plataforma de extracción de gas (“Turkish warships block drilling rig near Cyprus”, 2018). Para manifestar sus reclamos marítimos, Turquía unilateralmente declaró la expansión de su ZEE, haciendo referencia a su plataforma continental, y además firmó un acuerdo con el GSM, una de las partes en el conflicto armado en Libia, sobre el reconocimiento de su nueva ZEE (El Yattoui, 2023).

En el mar de la China Meridional los reclamos territoriales de los Estados ribereños se superponen con los de China, que basa su reclamo la “línea de nueve trazos”, “Nine Dash Line”, que incluye largas partes de los reclamos de Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunéi e incluso una parte de la ZEE de Indonesia (Buszynski, 2025). Un acontecimiento que ha mantenido la tensión en la región es el hecho que China sigue ignorando un fallo de la Corte Internacional de Arbitraje en La Haya que declaró que el arrecife Scarborough pertenece a Filipinas (Jenne, 2017; “South China Sea”, 2017). Sin embargo, el enfrentamiento entre los Estados limítrofes de este mar por recursos marítimos, sea pesca legal o pesca INDNR sigue siendo

intenso (Zhang, 2024). Así, según Kembara (2025), los Estados de la región carecen del nivel básico de confianza necesario entre los actores para que sea factible de implementar los reglamentos y procedimientos previstos por la CONVEMAR para la solución de disputas y el manejo de recursos marinos.

Las operaciones de libertad de navegación de los Estados Unidos en el mar Meridional de China tienen como objetivo de manifestar el derecho de paso inocente. Además sirven para contrarrestar que se crea un tipo de derecho consuetudinario en este mar, basado en los reclamos de China, que cada una de sus islas artificiales tenga 12 mn de aguas territoriales (Kirchberger, 2025). El problema surge, dado que según el artículo 60, no. 8 de la CONVEMAR, islas artificiales explícitamente no disponen sobre aguas territoriales (Naciones Unidas, 2024). Incluso los arrecifes considerados rocas no generan una ZEE (Kirchberger, 2025).

Para poder ejercer poder de coacción sin el despliegue de fuerza militar, China ha desarrollado el uso de los dichos “pequeños hombres azules” (Erickson, 2017). Así se ha denominado la milicia marina de China, integrada por buques de pesca, que están bajo las órdenes del Estado, pero no muestran insignias de ser parte de una organización naval (Erickson y Kennedy, 2016). Mientras tanto, China no es el único Estado limítrofe usando este tipo de organización, también Vietnam dispone sobre una milicia marítima, con lo cual enfrenta a China (Zhang, 2024). Este uso de buques civiles para ejercer presión política y militar a buques navales de otros Estados presentan problemas incluso legales, además de problemas psicológicos para las tripulaciones y problemas de relaciones públicas para las armadas (Kraska y Monti, 2015).

Adyacente al mar Meridional de China está el mar de la China Oriental, donde se cruzan reclamos territoriales y de ZEE de China, Taiwán y Japón en un mar rico en pesca e hidrocarburos. A parte de que China reclama a Taiwán como provincia integral de su Estado, los tres actores reclaman unas islas al norte de Taiwán, que en Japón se llaman Senkaku y en China y Taiwán se llaman Daiyu (Drifte 2014). Además, en el mar Amarillo, se cruzan reclamos territoriales marítimos de China y Corea del sur (Jun y Cha, 2025).



Imagen: Mapa de reivindicaciones en el Mar de China Meridional. Autor: La Voz de América.



Imagen: Arrecife Subi, Islas Spratly, Mar de China Meridional, en mayo de 2015, visto desde el suroeste. Autor: Marina de los Estados Unidos.

En el mar Caribe, un conflicto latente entre Venezuela y Guayana, tiene sus orígenes en reclamos coloniales de España y Inglaterra sobre territorios conquistados en el Nuevo Mundo en el siglo XVII. La disputa recibió nueva importancia cuando se encontraron yacimientos de petróleo en aguas reclamadas como su ZEE por Guayana, pero igualmente reclamados por Venezuela (Bulkan, 2021). Las tensiones han llevado al envío de buques de guerra por parte de Venezuela, para manifestar su reclamo, pero también del Reino Unido, para manifestar su apoyo para Guyana (Gunson, 2025).

4.3 CRUCES ENTRE AGUA Y TIERRA

A continuación, se observará la importancia geopolítica de estrechos, canales y puertos.

4.3.1 ESTRECHOS NATURALES

Los estrechos siguen siendo de suma importancia geopolítica hoy en día como desde hace miles de años, siendo puntos de enfoque por todo pasaje marítimo, civil como militar. A continuación, se presentarán los estrechos por su ubicación en la ruta de Europa occidental hasta China.

Dado que todos Estados rivereros del mar Báltico, menos Rusia, mientras tanto han adherido a OTAN, se ha hablado del mar Báltico como un “lago OTAN” (Piekarski, 2025). Es cierto que los Estados rivereros de los estrechos Daneses, Suecia y Dinamarca, son miembros de esta alianza, pero siguiendo los tratados internacionales que rigen estos estrechos, no hay formas legales de inhibir el tránsito por ellos en tiempos de paz (Schaller, 2024). Lo mismo está el caso para el canal de la Mancha, que con unos 500 pasajes diarios es uno de los estrechos más transitados del mundo, ubicado en el centro de Europa occidental (Ahmed, 2025). Por el estrecho de Gibraltar pasan unas 120000 embarcaciones por año, lo que lo hace un pasaje importante por hidrocarburos hacia Europa occidental; además ahí pasan gaseoductos y cables submarinos entre África y Europa (González, 2024; UNCTAD, 2024). Los Estrechos Turcos, o sea los Dardanelos y el Bósforo, alzan la importancia estratégica internacional de Turquía que controla este choke point (Atmaca, 2014). Desde el inicio de la invasión rusa de Ucrania en 2022, la capacidad de Turquía de prohibir efectivamente una salida de la armada de Rusia del mar Negro al mar Mediterráneo ha ganado aún más importancia para la OTAN (Bruns, 2025).

El estrecho de Bab el-Mandeb, ubicado entre el mar Rojo y el golfo de Adén controla tanto el acceso al canal de Suez como la salida al océano Índico. Eso ha subido su importancia y ha causado varias misiones navales desde que en octubre de 2023 iniciaron los ataques de los rebeldes hutíes de Yemen a buques vinculados por ellos con intereses israelíes (Arteaga, Escribano y Urbasos, 2024). Por el otro lado de la península arábiga está ubicado el estrecho de Ormuz, por donde pasa 11.1 % del comercio marítimo internacional, incluso 39 % del petróleo, 31% del propano, 20 % de los derivados del petróleo y 19 % del gas natural del mundo (UNCTAD, 2024). Un

Imagen : El Estrecho de Gibraltar visto desde el aire.
Autor:
Vertounoir.



factor que complica el tránsito es el hecho, que Irán no es parte del CONVEMAR y por ende no se considera sometido a las normas que regulan los estrechos en esta convención (González, 2024).

Por el otro lado el océano Índico está ubicado el estrecho de Malaca, por lo cual pasan unos 100000 buques anualmente (González, 2024). Según UNCTAD (2024), ahí transita 23.7 % del comercio marítimo global, incluyendo 45 % del petróleo, 42 % del propano, 26 % de los autos y 23 % del granel seco mundial. Una gran parte de esta carga sigue al (o viene del) otro lado del mar Meridional de China, donde está ubicado el estrecho de Taiwán, anteriormente también conocido como el estrecho de Formosa. Según Funairole, Hart, Peng, Lin y Verschuur (2024), pasan unos 20 % del comercio mundial por este estrecho, incluyendo 32 % de las exportaciones y 25 % de las importaciones de Japón, 30 % de las exportaciones y 23 % de las importaciones de Corea del Sur, y 27 % de las exportaciones de Australia. A parte de bienes fabricados, un inmenso volumen de materia prima e hidrocarburos pasan por este estrecho, incluyendo cobre, cobalto, mineral de hierro, carbón y gas natural licuado (LNG por sus siglas en inglés).

El cabo de Buena Esperanza no es un estrecho, pero sin embargo se considera un choke point mundial. Según UNCTAD (2024), se debe a la situación peligrosa en el golfo de Adén, el estrecho de Bab el Mandeb y el mar Rojo, que mucha carga ha sido dirigida por el cabo de Buena Esperanza, causando una subida de precio por estos productos. La ruta entre Arabia Saudita y Róterdam por este cabo dura 12 días o 40 % más que por el canal de Suez.

El estrecho de Bering ya tiene una alta importancia geopolítica para Rusia, que lo considera parte del espacio estratégico ártico (Paul, 2025). En la medida que el cambio climático hará posible el uso de los pasos del Noroeste y del Noreste, como ya se ha mencionado, el estrecho de Bering también ganará más importancia geopolítica para China (Gosnell, 2025). Así se enfrentarán los intereses económicos, políticos y de seguridad de las tres Potencias globales Estados Unidos, Rusia y China en la salida del océano Ártico al océano Pacífico.

4.3.2 CANALES

Los canales de Suez y de Panamá tienen importancia geopolítica en su función de choke points globales. Ambos canales se expandieron

en febrero y junio de 2016 respectivamente para poder acomodar buques de carga aún más grandes. (Amato y Lanzau, 2016; UNCTAD 2017).

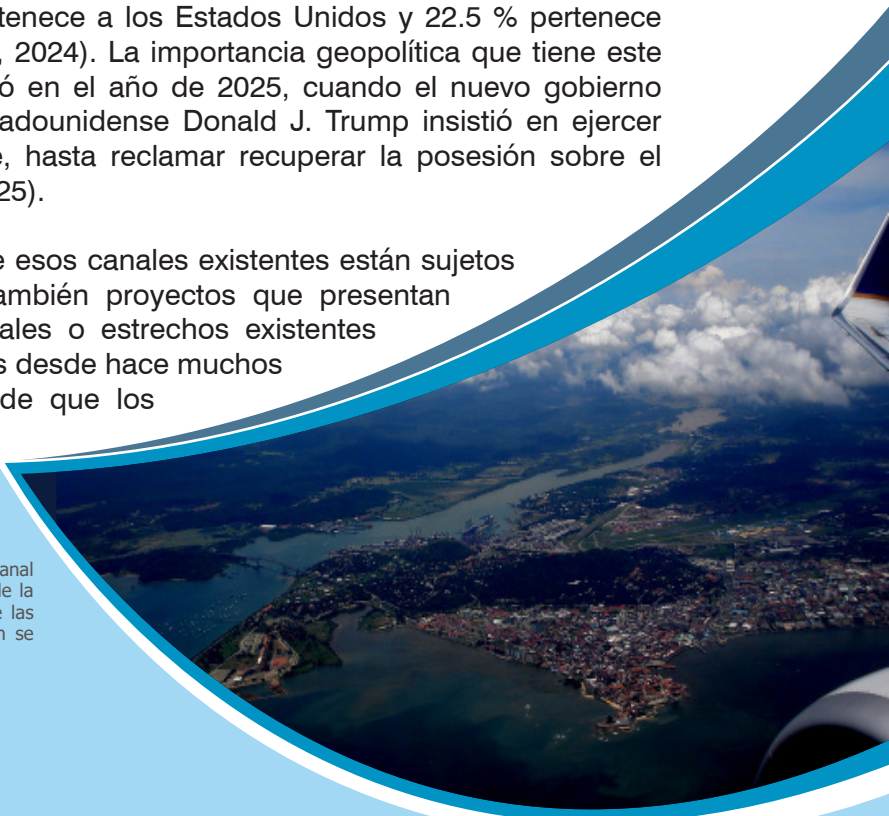
El canal de Suez se rige por el tratado de Constantinopla de 1888, que estipula que siempre se permite el tránsito, incluso en tiempo de guerra (González, 2024). Por este canal pasan, según UNCTAD (2024), el 10 % del peso de la carga comercial mundial, 22 % de todo el comercio por contenedores. De la carga que pasa por el canal de Suez, 20 % son autos, 20 % son contenedores, 15 % son derivados del petróleo y 10 % son petróleo. Cuando el pase por el canal de Suez se bloquea, como sucedió en 2021 por un buque contenedor, las repercusiones son globales.

Después de la expansión, por el canal de Panamá pueden pasar los buques de contenedores más modernos del tipo “neo-panamax” con 49 m de ancho y 366 m de eslora y con una capacidad de entre 8000 y 12000 unidades equivalentes a contenedores veinte pies (TEU por sus siglas en inglés) (UNCTAD, 2017). Aunque solo pasa 2.16 % de la carga mundial por el canal de Panamá, de esta carga, 72.2 % pertenece a los Estados Unidos y 22.5 % pertenece a China (UNCTAD, 2024). La importancia geopolítica que tiene este canal, se demostró en el año de 2025, cuando el nuevo gobierno del presidente estadounidense Donald J. Trump insistió en ejercer control sobre este, hasta reclamar recuperar la posesión sobre el canal (Sullivan, 2025).

Pero no solamente esos canales existentes están sujetos de inversiones. También proyectos que presentan alternativas a canales o estrechos existentes han sido populares desde hace muchos años. No sorprende que los

Imagen :Entrada del lado del Pacífico del Canal de Panamá. En primer plano se ve parte de la ciudad de Panamá junto con el Puente de las Américas. Al fondo (a la derecha) también se ven las esclusas de Miraflores.

Autor: Camilo Molina.



planes que llamaron más atención internacionalmente durante la última década tuvieron como objeto a pasar por alrededor de los choke points más transitados: el canal de Panamá, el estrecho del Bósforo y el estrecho de Malaca.

Como indica Turzi (2017), aquí se destaca el proyecto del canal de Nicaragua, una propuesta de un inversionista chino. El canal conectaría la costa del Pacífico de Nicaragua con su costa atlántica por el lago de Managua. Un canal por Nicaragua hubiera sido una competencia económica directa para el canal de Panamá, pero también un reto geopolítico para los Estados Unidos por la parte de su competidor global más importante. Aunque el presidente de Nicaragua siguió positivo, hasta 2024, el proyecto no se había iniciado (“Daniel Ortega ofrece a China el proyecto del canal”, 2024). Otro plan para un canal de alivio fue la idea de construir un canal paralelo al estrecho del Bósforo, el canal de Estambul, “Kanal Istanbul”. Ya propuesto en 2011 por el entonces primer ministro de Turquía, Recep Tayyip Erdogan, en febrero de 2021 el gobierno del ahora presidente de la república Erdogan anunció la convocatoria para la construcción (“Turkey to open tender for Canal Istanbul en 2021”, 2021). Un canal bajo el control del gobierno turco liberaría a Turquía de las limitaciones legales impuestas al tránsito marítimo en el estrecho del Bósforo por el tratado de Montreux de 1936, gobernando el pasaje de buques de guerra entre el mar Negro y el mar Mediterráneo (Kucukgocmen, 2018). Sin embargo, el gobierno turco sigue interesado, aunque el proyecto no ha avanzado hasta la fecha (“Turkey says it remains committed to contested ‘Kanal Istanbul’ Project”, 2025).

Finalmente, se puede mencionar los planes de usar el istmo de Kra en la península de Tailandia entre el mar de Andamán y el Golfo de Tailandia para evitar el pasaje por el estrecho de Malaca. Como explicó Sulong (2012), desde hace varios decenios, para no decir siglos, existen planes de construir un canal a través de este istmo. Este dicho canal de Kra ha sido un proyecto de varios gobiernos de Tailandia desde el inicio de los años 1980. Singapur, que aprovecha del statu quo, por mucho tiempo ha estado en contra de tal proyecto. Aunque Tailandia aprovecharía de un canal por su territorio, hasta ahora no se ha iniciado ni siquiera el planeamiento. Sin embargo, el asunto ha sido actualizado en el contexto del plan chino de la

Iniciativa Franja y Ruta (BRI por sus siglas en inglés: Belt and Road Initiative) (UNCTAD, 2017; Panyaarvudh, 2018). A parte de un canal entre Songka en el golfo de Tailandia y Trang en el mar de Andamán, Chalermpananupap (2021) señaló que en 2021 también se contempló una conexión terrestre por ferrocarril y carretera entre el puerto de Chumphon en el golfo de Tailandia y Ranong en el mar de Andamán. Esta solución disminuirá el viaje del mar de China Meridional al océano Índico con 1200 mn o un día de viaje. Hasta el año 2025 el proyecto no había avanzado (Pakkawan, 2025).

Otras posibles alternativas al canal de Panamá sería un ferrocarril de la costa del Caribe de Colombia hasta su costa del Pacífico (Herrera, 2024) o incluso un canal por Darién, conectando el Caribe con el Pacífico (Guevara, 2024). Sin embargo, ningún de los proyectos han avanzado hasta la fecha.

4.3.3 PUERTOS

Como se mencionó anteriormente, los puertos establecen la conexión entre las conectividades marítimas y los del interior (UNCTAD 2017). De los veinte puertos mundiales con mayor total volumen de carga, respectivamente uno está ubicado en Europa, Estados Unidos y Australia, tres en Asia menos China y catorce en China (UNCTAD, 2018). Respecto a su ubicación en mares y océanos, uno está situado en el Mar del Norte, uno en el Golfo de México, uno en el océano Índico, dos en el estrecho de Malaca, uno en el estrecho de Corea, diez en el mar de la China Oriental y cuatro están situados en el mar de la China Meridional.

De los veinte puertos de contenedores con más volumen en el mundo, según Lloyd's List (2025), nueve están ubicados en China, dos en la Unión Europea, seis en Asia menos China, uno en Estados Unidos, uno en el medio oriente y uno en África. Respecto a su vínculo con océanos, mares y estrechos, seis de estos veinte puertos de contenedores más importantes del mundo están ubicados alrededor del mar de la China Meridional y cuatro están alrededor del mar de la China Oriental. De los siguientes ocho puertos de contenedores, tres están ubicados en el estrecho de Malaca, uno en el estrecho de la Sonda, uno en el golfo Pérsico, dos en el mar del Norte, uno en el estrecho de Corea, y uno en el Pacífico Norte (Lloyd's List, 2025).

Imagen: Sankt-Pauli-Landungsbrücken, Hamburgo, Alemania.
Autor: Dominio público.



Así se observa que los tres puertos más importantes del mundo, sea por volumen de carga general o para contenedores, están ubicados entre el estrecho de Malaca en el sur y el estrecho de Corea en el norte: Singapur está situado en el extremo oriental del estrecho de Malaca, y Ningbo y Shanghai están situados en el mar de la China Oriental. Los demás puertos de alto volumen de carga están ubicados en las rutas comerciales cruciales

globales en el hemisferio norte, conectando la UE, los Estados Unidos y Asia Oriental. Igualmente se ve la importancia del mar de la China Meridional para los puertos comerciales de la región.

Un proyecto económico que involucra la inversión en una gran cantidad de puertos, y, que desde su inicio muchos observadores han percibido en términos geopolíticos, es el mencionado plan BRI de China (Kardon, 2021). Este proyecto pretende vincular a China con sus fuentes de recursos naturales y sus mercados, así involucrando a 60 países con 60 % de la población mundial y 33 % del PBI mundial con proyectos infraestructurales en Asia, África, Europa y Latinoamérica. Inicialmente, la parte marítima incluyó inversiones en puertos en Bangladesh, Lituania, Paquistán, Sri Lanka, Vietnam y Grecia, creando una conexión entre China y Europa a través del canal de Suez por el puerto del Pireo en Grecia, en el mar Mediterráneo. Otras inversiones marítimas chinas incluyeron la expansión de puertos en África occidental, en países como Nigeria, Ghana y Tanzania (UNCTAD, 2016; van der Putten, 2016). Mientras tanto, la oferta del proyecto de la BRI se extendió a Latinoamérica, donde 18 Estados ya participan en diversos proyectos de infraestructura (Dettoni, 2020).

Además, China ha invertido en puertos en el mar Caribe, en Jamaica, Barbados, Guyana y Venezuela (Dahl, 2020; Ellis, 2024). El puerto de Kingston está situado en la costa septentrional de la isla de Jamaica, que a su vez está ubicada justo a la salida del pasaje de los Vientos, por el lado del mar Caribe.

Ubicado en el Pacífico Sur, con importancia económica para el Perú y Sudamérica, está el megapuerto de Chancay, construido con capital chino y con posibles repercusiones geopolíticas en todo el hemisferio (Ellis, 2024). En julio de 2025, China y Brasil acordaron la construcción de una línea de ferrocarril de Brasil hasta Chancay, para así ganar hasta 12 días de transporte entre Santos y China, posiblemente incluso estableciendo una alternativa al canal de Panamá (Burman y Feng, 2025).

Otro ejemplo de un intento de establecer un puerto en una ubicación con importancia geopolítica, se encuentra en el mar del Norte en la costa de Suecia, cerca de los estrechos daneses. Aquí, al final del año 2017, salió a la luz un intento chino de establecer un nuevo puerto en Suecia al norte del puerto de Gotemburgo, el puerto principal de Suecia. Según Olsson (2017), se trataba de un inversionista chino con vínculos cercanos con el Partido Comunista Chino y el Ejército de Liberación Popular de China, que negociaba directamente con un gobierno local sueco, para conseguir un terreno donde construir el puerto más grande de Escandinavia. El proyecto se canceló debido a la polémica que surgió en el debate político sueco.

Ubicados en rutas comerciales principales o cerca de los “choke points” mundiales, varios Estados mantienen bases navales fuera de sus propios territorios metropolitanos (Colom, 2022).

En el Pasaje de los Vientos, los Estados Unidos mantienen la base naval de Guantánamo Bay desde 1898, controlando el acceso al canal de Panamá y el mar Caribe en general, “asegurando una presencia permanente en la región” a los Estados Unidos (Parmly, 2013, p. 63).

En el estrecho de Gibraltar y al ingreso al mar Mediterráneo, el Reino Unido mantiene una base naval en la península de Gibraltar desde 1713, una ubicación de importancia crucial para esta Potencia global

(“Strategic Defence Review: UK committed to military presence in Gibraltar”, 2025). Además, los Estados Unidos mantienen una base naval en Rota, cerca de Cádiz en España, al lado atlántico del estrecho de Gibraltar (Colom, 2022).

En el mar Mediterráneo, los Estados Unidos mantienen una base naval en Nápoles, Italia, en el centro geográfico de este mar, y una presencia naval en la bahía de Suda ubicada en la isla de Creta, Grecia, en la parte oriental del mar Mediterráneo (Military.com, 2025). Igualmente, desde el año 1971 la Unión Soviética, y luego Rusia, ha mantenido una base naval ubicada en Tartús, Siria, al extremo oriental del mar Mediterráneo (Colom, 2022). Sin embargo, debido a los cambios radicales políticos en Siria después de la caída del gobierno del presidente Bashar al-Ásad, la futura existencia de la base rusa ha sido puesto en duda y está objeto de renegociaciones entre el nuevo gobierno revolucionario y Rusia (Alajlouni, Dempsey y Vidal, 2025).

En el golfo de Aden, cerca al estrecho de Bab el Mandeb, incluso cinco potencias globales y marítimas regionales mantienen bases navales en el Estado de Yibuti: Francia, Estados Unidos, China, Japón e Italia (Okewoye, 2025).

En el mar Rojo, Rusia y Sudán firmaron un acuerdo en febrero de 2025, sobre la instalación de una base naval rusa en Puerto Sudán, ubicada en el medio entre el canal de Suez y el estrecho de Bab el Mandeb (Clover, Wallis y Cook, 2025). Otro puerto en el golfo de Adén, Berbera, está ubicado en el territorio del autoproclamado Estado de Somalilandia, que ha ofrecido acceso a esta base naval a los Estados Unidos, con la esperanza de que esta Potencia global reconozca su independencia. Para inhibir este reconocimiento, Somalia ofreció a los Estados Unidos el acceso tanto a Berbera como al puerto de Bosaso, ubicado en la región autónoma de Puntland. Ambos puertos están gestionados por DW Ports, una empresa de Dubái (“Somalia Offers U.S. Full Control Over Somaliland’s Port of Berbera”, 2025).

En el golfo Pérsico los Estados Unidos mantienen varias bases militares, entre ellos la base naval en Bahrein, con cercanía al

estrecho de Ormuz, donde el Reino Unido también está presente (Military.com, 2025; “The Royal Navy’s fading presence in the Middle East”, 2024). En el océano Índico, en el marco del BRI China construyó los puertos de Gwadar en Paquistán y de Hambantota en Sri Lanka, creando la preocupación en la región, que se tratarían de bases navales potenciales (Honrada, 2024). En el centro del océano Índico, los Estados Unidos y el Reino Unido mantienen una base militar con componente naval en la isla de Diego García, en las islas Chagos. Además, los Estados Unidos mantienen una presencia naval en Singapur, en el estrecho de Malaca (Military.com, 2025). En el mar Meridional de China, China ha construido bases navales en algunos de sus islas artificiales en las islas Spratly, junto con otras instalaciones militares (Kirchberger, 2025).

En el estrecho de Corea, los Estados Unidos mantienen las bases navales de Sasebo en Japón y Chinhae en Corea del sur, y por el lado pacífico de Japón mantiene la base naval de Yokosuka, donde está desplegada la Séptima Flota de la Armada de los Estados Unidos (Military.com, 2025). En el océano Pacífico, en su posesión de Guam tanto como en su estado de Hawái, los Estados Unidos mantienen importantes bases navales para el control de las rutas marítimas en este océano (Colom, 2022).

En el Atlántico Sur, por el lado atlántico tanto del estrecho de Magallanes como del pasaje de Drake, el Reino Unido mantiene una presencia naval en las islas Malvinas (Falkland Islands en inglés), frente a la Antártida (Colom, 2022).

CONCLUSIONES TENTATIVAS

CAPÍTULO

5

Como conclusiones tentativas, se presentan los cuerpos acuáticos de alta importancia actual, los cuales donde hay conflictos y los que tienen una importancia potencial.

5.1 IMPORTANCIA ECONÓMICA

Entre el mar del Norte y el mar de China Oriental pasa lo que podemos llamar la “ruta Róterdam – Shanghai”, que conecta el puerto principal de Europa con los puertos principales de China (y del mundo). Pasa por los estrechos de la Mancha, Gibraltar, Bab-el-Mandeb, Malaca, y de Taiwán, por el canal de Suez, tanto como por el mar Mediterráneo, el mar Rojo y el mar de la China Meridional. La importancia económica para los Estados de la UE y para China, Taiwán, Japón y Corea es lo que otorga la importancia geopolítica a los choke-points de esta conexión marítima.

Conectada con ella, está la “ruta Jark – Shanghai”, que traslada un tercio del petróleo que se consume en China desde el terminal petrolero de Jark en Irán, por el estrecho de Ormuz y luego conecta con el estrecho de Malaca hacia los puertos chinos. La importancia económica que tiene esta conexión para China es lo que da su trascendental importancia al estrecho de Ormuz.

Conectando los puertos de la costa oriental de los Estados Unidos con el Pacífico y los puertos del mar de China Oriental y el mar de China Meridional es lo que podemos llamar la “ruta Costa del este – Shanghai”. Pasa por el canal de Panamá y, además de conectar los EEUU con China, conecta los puertos de la costa del Pacífico de Sudamérica con los puertos estadounidenses y europeos, tanto como los puertos brasileños con los puertos chinos. Eso otorga la importancia geopolítica al pasaje de los Vientos, al mar Caribe y al canal de Panamá.

Debido a la guerra de Rusia en Ucrania, “la ruta San Petersburgo – océano Atlántico” ha ganado una importancia crucial para la economía rusa, debido a que la mayoría de sus exportaciones de petróleo pasan por el mar Báltico, los estrechos daneses, el mar del Norte y el canal de la Mancha.

Otro pasaje que gana su importancia por el bien exportado es la “ruta Ucrania – África” para la exportación de los cereales de Ucrania y Rusia, que pasa por el mar Negro, los estrechos turcos y el mar Mediterráneo.

Existe una interdependencia entre la importancia geopolítica de un puerto y el espacio marítimo donde está ubicado: se construyen puertos en mares con importancia geopolítica, pero, por otro lado, mares ganan importancia geopolítica a través de la existencia de puertos en sus costas. La construcción de puertos como de Chancay es un ejemplo de un puerto, que podría cambiar la importancia geopolítica del mar peruano.

Un cuerpo acuático que en la actualidad concentra todas funciones y todos intereses de tanto los Estados ribereños como de varias Potencias marítimas globales y regionales, es el mar de la China Meridional. Este mar seguirá de llamar la atención debido a su inmensa importancia geopolítica para una gran cantidad de actores.

5.2 CONFLICTOS

El conflicto armado en Yemen y los ataques de los hutíes a la navegación civil en el mar Rojo y el estrecho de Bab el Mandeb han creado la necesidad de enviar buques de guerra para proteger el comercio marítimo.

La guerra de Rusia contra Ucrania ha causado un elevado peligro para el comercio marítimo en el mar Negro, aunque se estableció un tipo de empate naval inestable entre los dos beligerantes.

El mismo conflicto ha tenido repercusiones en la cuenca del mar Báltico, donde los vecinos de Rusia en UE y OTAN se sienten cada vez más amenazadas por medidas híbridas. La exportación de petróleo a través de la dicha “flota en la sombra” ha ganado una importancia fundamental para el presupuesto estatal ruso. Varios países ribereños se preocupan, que Rusia podría intervenir de una forma militar directa, para proteger sus petroleros y asegurar el pasaje a través de los estrechos daneses.

En el mar Caribe, Venezuela sigue reiterando sus reclamos sobre la mayoría de la ZEE a su vez reclamada por Guyana. La tensión ha subido también por la disposición manifestada por el gobierno venezolano de intervenir con su armada contra intentos de explotar los yacimientos existentes en esta zona. Dado que Venezuela tiene vínculos políticos y militares con Rusia y China, mientras que Guyana mantiene conexiones con Reino Unido y Francia, esta disputa tiene el potencial de escalar a nivel de un conflicto.

Piratería y asalto a mano armada contra buques comerciales no cuentan como conflictos, pero sí afectan el comercio marítimo en el golfo de Guinea, fuera del Cuerno de África, en el estrecho de Singapur, en el archipiélago de Indonesia y en el mar Caribe.

La tensión en el mar de China Meridional ha llevado a enfrentamientos al nivel de guardias costeras, y China ha llevado a cabo ejercicios de sus fuerzas armadas en el estrecho de Taiwán, mientras que los Estados Unidos y otras Potencias occidentales han pasado por las aguas reclamadas por China para manifestar su derecho a pasaje inocente.

La migración marítima por el mar Mediterráneo crea una amenaza potencial para la estabilidad social y política doméstica para varios Estados de la UE. Así, la necesidad política de controlar las rutas de migración incentivó la UE de usar fuerzas navales, mostrando la importancia geopolítica de este mar.

5.3 IMPORTANCIA POTENCIAL

El cambio climático está llevando consigo el posible uso de espacios anteriormente inaccesibles, tanto como está dificultando el uso de otros espacios, que anteriormente sí fueron accesibles.

Ejemplos de lo primero es que en cuánto se derrita el hielo ártico para abrir los pasajes al norte de Rusia – el paso de Noreste o ruta marítima del Norte – y al norte de Canadá y Alaska – el paso de Noroeste. Ambos pasos llevarán a una alzada importancia para el estrecho de Bering, entre Rusia y Estados Unidos.

Un ejemplo del segundo caso es si habrá más sequías en el canal de Panamá, lo que causará la necesidad para alternativas, como el estrecho de Magallanes. Estas alternativas también podrían incluir canales por Colombia y Nicaragua, o conexiones terrestres por México y Colombia.

El avance tecnológico, que permite la explotación de yacimientos de hidrocarburos y nódulos polimetálicos en profundidades anteriormente inalcanzables, posiblemente otorgará una importancia geopolítica a las ZEE, que tienen los Estados archipelágicos del océano Pacífico. Este espacio involucra las Potencias globales de Estados Unidos, China, Francia y el Reino Unido, además como las Potencias marítimas regionales de Japón y Australia, y posiblemente también Indonesia, encima de los Estados litorales.

5.4 SOLUCIONES POLÍTICAS: CONVEMAR

El aspecto político en la forma de CONVEMAR sigue teniendo importancia. Su ámbito de cooperación se está ampliando tanto como profundizando. El ámbito marítimo como espacio de extracción está ganando aún más importancia, para comestibles tanto como para energía y minerales. Así, muchos Estados intentan manejar los intereses geopolíticos marítimos contrapuestos, que existen en varios mares y en varios asuntos, a través de los instrumentos políticos y jurídicos existentes.

Para el Perú, su Dominio Marítimo tiene una importancia crucial, como fuente de alimentos y en el futuro posiblemente como fuente de minerales del fondo marino. Por estas razones, la discusión peruana sobre la necesidad de ratificar el CONVEMAR sigue actual.

5.5 RESUMEN DE LA INVESTIGACIÓN

Hace ocho años se inició un proyecto de publicación, con el título provisional de “La geopolítica de los océanos, mares y estrechos”, que presentó la historia del pensamiento geopolítico y expuso unos hechos generales sobre cuerpos marítimos en el mundo. De estos orígenes humildes, este empeño se desarrolló durante varios años para al final manifestarse en un trabajo tanto temático como teórico y metodológico. Se transformó hasta brindar una herramienta de

análisis, para ayudar el entendimiento de la importancia geopolítica de los espacios marítimos del mundo, y así explicar la existencia de conflictos, incluso potenciales conflictos. El enfoque geopolítico, tal como se lo entiende en este trabajo, tiene sus limitaciones: no es la piedra filosofal, no explica todos los acontecimientos en las relaciones internacionales. Sin embargo, para un contexto claramente delimitado, facilita el entendimiento de un cierto tipo de interacciones entre Estados, que se trata del control sobre espacios físicos. El propósito aquí ha sido de explicar, qué factores son, que otorgan importancia geopolítica a cuerpos marítimos. Se buscó encontrar un equilibrio entre dos objetivos igualmente importantes: por un lado, presentar los hechos relevantes, y, por otro lado, presentar un texto conciso. La idea es, de desarrollar varios temas de forma individual en un futuro. Si este trabajo podría apoyar algún investigador de esta forma, habrá sido un éxito.



Imagen: El portaaviones chino actualmente en construcción.
Autor: Tyg728.

REFERENCIAS Y ANEXOS

CAPÍTULO

6

- Abbondanza, G. (2023). A sea of difference? Australian and Italian approaches to irregular migration and seaborne asylum seekers. *Contemporary Politics*, 29(1), 93–113. <https://doi.org/10.1080/13569775.2022.2080959>
- Abugattas, G. (2023). La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982: estructura y principales características. En N. Roncaglioglio y O. Vidarte (Eds.), *El Perú y la Convención del Mar – Balance y Perspectivas* (pp. 55-94). Fundación Academia Diplomática del Perú.
- Aguëro, M. (2023). El derecho internacional consuetudinario invocado por el Perú en el caso sobre delimitación marítima con Chile incoado en la Corte Internacional de Justicia. En N. Roncaglioglio y O. Vidarte (Eds.), *El Perú y la Convención del Mar – Balance y Perspectivas* (pp. 171-193). Fundación Academia Diplomática del Perú.
- Ahmed, Z. (2025, 08 de febrero). 11 Busiest Shipping Lanes In The World. Marine Insight. https://www.marineinsight.com/know-more/busiest-shipping-lanes-in-the-world/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=busiest-shipping-lanes-in-the-world
- Alajlouni, L., Dempsey, J. y Vidal, A. (2025, 03 de julio). *Tartus port and Syria's new geo-economic strategy*. International Institute for Strategic Studies – IISS. <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2025/07/tartus-port-and-syrias-new-geo-economic-strategy/>
- Alarcón, A. (2025, 27 de marzo). *The Strategic Objectives of the Interoceanic Corridor*. Mexico Business. <https://mexicobusiness.news/mobility/news/strategic-objectives-interoceanic-corridor>
- Alva, J. y Lapa, V. (Coord.). (2012). *Doctrina Marítima: Intereses Marítimos Nacionales*. Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, IEHMP.
- Amato, V. & Lanzau, G. G. (2016). The Mediterranean as a hub of maritime trade and the role of the new Suez Canal 1. *Sfera Politicii*, 24(3), 86-103. <https://search-proquest-com.up.idm.oclc.org/docview/1920223352?accountid=41232>
- Arteaga, F., Escribano, G. y Urbasos, I. (2024, 10 de junio). *Crisis del mar Rojo: inseguridad marítima y energética*. Real Instituto Elcano. <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/crisis-del-mar-rojo-inseguridad-maritima-y-energetica/>
- Ash, S. (2014). The development of submarine cables. En T. Davenport, R. C. Beckman y D.R. Burnett (eds.), *Submarine Cables: The Handbook of Law and Policy* (pp. 19-39). Leiden & Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Atmaca, A. Ö. (2014). The geopolitical origins of Turkish-American relations: Revisiting the Cold War years. *All Azimuth*, 3(1), 19-34. <https://search-proquest-com.up.idm.oclc.org/docview/1506517429?accountid=41232>
- Baabood, A. (2023, 24 de mayo). *Why China Is Emerging as a Main Promoter of Stability in the Strait of Hormuz*. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/research/2023/05/why-china-is-emerging-as-a-main-promoter-of-stability-in-the-strait-of-hormuz?lang=en>
- Ballesteros, M. (2015). Método para el análisis de regiones geopolíticas (MARG). *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos* (IEEE), (6), 1-47. <https://revista.ieee.es/article/view/250>
- Barbé, E. (2007). *Relaciones Internacionales*. 3a ed. Tecnos.
- Bergmann, M. (2022). *Security implications of Nord Stream sabotage*. Center for Strategic and International Studies – CSIS. <https://www.csis.org/analysis/security-implications-nord-stream-sabotage>
- Berman, N., Ferragamo, M. y Baumgartner, S. (2024, 27 de febrero). *How Ukraine Overcame Russia's Grain Blockade*. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/article/how-ukraine-overcame-russias-grain-blockade>
- Black, J. (2016). *Geopolitics and the Quest for Dominance*. Indiana University Press.
- Blokker, V. (2016). Troubled Waters: European and Australian approaches to Maritime migration during Tony Abbott's tenure. *Social Alternatives*, 35(2) 32–40. <https://research-ebsco-com.up.idm.oclc.org/linkprocessor/plink?id=4346d619-335d-32fa-8286-f6e656e930e5>

- Blydal, C. (2019). Geopolítica por todas partes – ¿Para qué nos sirve el enfoque geopolítico? *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 16(1), 36-50. DOI: <https://doi.org/10.35628/resup.v16i1.66>
- Blydal, C. (2023). Alemania y Rusia 1871-2023: Un ejemplo de metodología geopolítica. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 20(1), 88-95. <https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/162/131>
- Bradstock, F. (2023, 04 de enero). *Is China Overly Reliant on Middle Eastern Oil?* Oilprice.com. <https://oilprice.com/Energy/Energy-General/Is-China-Overly-Reliant-On-Middle-Eastern-Oil.html>
- Brousset, J. (1998). Los intereses marítimos del Perú: una visión resumida. *Agenda Internacional*, 5(11), 15-22. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/7201>
- Brown, E. (2025, 05 de junio). The Baltic Sea at a Boil: Connecting the Shadow Fleet and Episodes of Subsea Infrastructure Sabotage. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/research/2025/06/baltic-russia-maritime-cable-sabotage?lang=en>
- Bruns, S. (2022). Los desafíos de las armadas medianas en una era de competición global. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, 19(1), 28-39. <https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/135/109>
- Bruns, S. (2025). The Wet Flank of the Russia-Ukraine War – Lessons for Modern Naval Warfare? En J. Pawlak y Pecher, A. (Eds.) *Re-Learning War: Lessons from the Black Sea – Proceedings of the 2024 Kiel International Seapower Symposium (GIDS Insights 1)*, (pp. 9-18). German Institute for Defence and Strategic Studies. https://gids-hamburg.de/wp-content/uploads/2025/06/GIDS_Insights1_Re-Learning-War.pdf
- Bulkan, J. (2021). The Limits of State Territorialisation: Geopolitics and Petroleum in Guyana. *Social and Economic Studies*, 70(3&4), 72-105. <https://www.jstor-org.up.idm.oclc.org/stable/45476532>
- Bundeswehr. (2017, 14 de septiembre). *Gegen Schleusernetzwerke - Der Einsatz im Mittelmeer*. Bundesministerium der Verteidigung. http://www.einsatz.bundeswehr.de/portal/a/einsatzbw/start/aktuelle_einsaetze/eunavformed/dereinsatzimmittelmeer/
- Burman, T. y Feng, J. (2025, 11 de julio). *South America Explores Building Own 2,800-Mile Transcontinental Railroad*. Newsweek. <https://www.newsweek.com/south-america-transcontinental-rail-2097141>
- Buszynski, L. (2025). Geopolitics and the South China Sea. En H. Nguyen y T. Nguyen (Eds.). *The South China Sea: The Geopolitical Epicenter of the Indo-Pacific?* (pp. 3-14). UK International Development. <https://library.oapen.org/bitstream/handle/20.500.12657/98610/9789819782093.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Caprile, A. y Leclerc, G. (2024). *Russia's 'shadow fleet': Bringing the threat to light*. EPRS – European Parliamentary Research Service. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS_BRI\(2024\)766242_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766242/EPRS_BRI(2024)766242_EN.pdf)
- Castro Contreras, J. (1998). *Geopolítica: Una visión del Perú y sus posibilidades*. 4ª ed. Estudios y Proyectos Sociales E.I.R.L.
- CCRVMA - Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. (2025). *Acerca de la CCRVMA*. CCRVMA. <https://www.ccamlr.org/es/organisation/acerca-de-la-ccrvma>
- Chalermpananupap, T. (2021, 01 de febrero). *Land Bridge in place of Kra Canal: Game changer for Thailand's future engagement with region and China? Think China*. <https://www.thinkchina.sg/land-bridge-place-kra-canal-game-changer-thailands-future-engagement-region-and-china>
- Chishti, M. y Bolter, J. (2022, 25 de mayo). *Rise in Maritime Migration to the United States Is a Reminder of Chapters Past*. Migration Policy Institute. <https://www.migrationpolicy.org/article/maritime-migration-united-states-rise>

- Cho, H. y Chao, B. (2025). Muddled waters: Freedom-of-navigation operations as signals in the South China Sea. *The British Journal of Politics and International Relations*, 27(1), 154–178. DOI: 10.1177/13691481241257807
- CIA. (2018). *The World Factbook*. Central Intelligence Agency. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>
- Clover, C., Wallis, W. y Cook, C. (2025, 12 de febrero). Sudan says it has agreed deal for Russian naval base. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/78359f17-3aec-4e47-8c0f-29352781b109>
- Cohen, S. (2015). *Geopolitics: The Geography of International Relations*. 3d ed. Rowman&Littlefield.
- Colom, G. (Co.). (2022). *Geopolítica de las bases militares*. Instituto Español de Estudios Estratégicos – IEEE. https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2022/DIEEEINV06_2022_GeopoliticasdelaBasesMilitares.pdf
- COMAEM – Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo. (2019). *Política Nacional Marítima*. <https://archivohistoricodemarina.mil.pe/Documentos/BIBLIOTECA/LIBROS%20Y%20MISCELANEOS/pdf/Politica%20Nacional%20Maritima.pdf?t=1648133131>
- CSIS – Center for Strategic and International Studies. (2016). *How Much Trade Transits the South China Sea?* CSIS – China Power. <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>
- Dahl, Z. (2020, 28 de diciembre). *Is China Establishing a Strategic Lever in the Caribbean?* Newsmax. <https://www.newsmax.com/zivadahl/caribbean/2020/12/28/id/1003310/>
- Dallanegra, L. (2010). Teoría y metodología de la geopolítica. Hacia una geopolítica de la “construcción de poder”. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 50(210), 15-42.
- Daniel Ortega ofrece a China el proyecto del canal interoceánico de Nicaragua con una nueva ruta. (2024, 19 de noviembre). *EFE*. <https://efe.com/economia/2024-11-19/daniel-ortega-china-proyecto-canal-nicaragua/>
- Davenport, T., Beckman, R. C., & Burnett, D. R. (2014). Introduction. Why Submarine Cables? En T. Davenport, R. C. Beckman y D.R. Burnett (eds.), *Submarine Cables: The Handbook of Law and Policy* (pp. 1-15). Leiden & Boston: Martinus Nijhoff Publishers.
- Dettoni, J. (2020, 09 de marzo). Latin America embraces China's Belt and Road with enthusiasm. *FDI Intelligence*. <https://www.fdiintelligence.com/article/76791>
- DIRCO. (2024a). *G 20 South Africa 2025: G 20 Members*. Department of International Relations and Cooperation, Republic of South Africa. <https://g20.org/about-g20/g20-members/>
- DIRCO. (2024b). *G 20 South Africa 2025: Overview*. Department of International Relations and Cooperation, Republic of South Africa. <https://g20.org/about-g20/overview/>
- Doig, J. (2017). *Proceso geopolítico: un enfoque integrado de país sostenible*. Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú.
- Dooley, H. J. (2012). The Great Leap Outward: China's Maritime Renaissance. *The Journal of East Asian Affairs*, 26(1), 53-76. DOI: ISSN 1010-1608
- Drifte R. (2014). The Japan-China Confrontation Over the Senkaku/Diaoyu Islands - Between “shelving” and “dispute escalation.” *Asia-Pacific Journal*, 12(30), 1-56. doi:10.1017/S1557466014027752
- Efremova, K. (2019). Small States in Great Power Politics. Understanding the “Buffer Effect”. *Central European Journal of International and Security Studies*, 13(1), 100–121. https://cejiss.org/images/issue_articles/2019-volume-13-issue-1-0/06-efremova.pdf
- El Yattoui, M. (2023). The Turkish Strategy in Libya: Ambitions, Challenges, and Limits. The Foreign Policy Evolution of a Regional Power. *Romanian Journal of Political Science*, 23(2), 57-69. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.13624122>
- Ellis, E. (2020, 23 de octubre). *Do Latin American Waters Continue to Fall Prey to China's Fishing?* Center for Strategic and International Studies – CSIS. <https://www.csis.org/analysis/do-latin-american-waters-continue-fall-prey-chinas-fishing>

- Ellis, R. (2024). *Strategic Implication of the Chinese-Operated Port of Chancay*. REDCAEM Working Paper Series (WPS), (42). <https://chinayamericalatina.com/wp-content/uploads/2024/11/WP42-November-2024-REDCAEM.pdf>
- Ellis, R. (2024). Tendencias e impactos estratégicos del compromiso de la República Popular China en América Latina. En P. Veray y R. Ortiz (Coord.), *América Latina en la Nueva Geopolítica Global*. Centro de Estudios Estratégicos del Ejército del Perú, Strategic Studies Institute - U.S. Army War College y el Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa William J. Perry (pp. 36-61). <https://ceeep.mil.pe/wp-content/uploads/2024/09/America-Latina-en-la-Nueva-Geopolitica-Global-digital.pdf>
- Encyclopædia Britannica. (2025). Canals and inland waterways. Britannica. <https://www.britannica.com/technology/list-of-canals-2006147>
- Erickson, A. (2017). The South China Sea's Third Force: Understanding and Countering China's Maritime Militia. *Hampton Roads International Security Quarterly*. 119. <http://www.andrewerickson.com/2017/09/understanding-chinas-third-sea-force-the-maritime-militia/>
- Erickson, A.S. & Kennedy, C.M. (2016, 23 de junio). China's Maritime Militia: What It Is and How to Deal With It. *Foreign Affairs*. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2016-06-23/chinas-maritime-militia>
- Estado Peruano. (2024, 14 de enero). *Vinculación del Perú con la OCDE*. PCM. <https://www.gob.pe/40176-vinculacion-del-peru-con-la-ocde>
- EU (2025). *Ukrainian grain exports explained*. Council of the European Union. <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/>
- FAO. (2024). *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2024. La transformación azul en acción*. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. <https://doi.org/10.4060/cd0683es>
- Funaiole, M., Hart, B., Peng, D., Lin, B. y Verschuur, J. (2024, 10 de octubre). *Crossroads of Commerce: How the Taiwan Strait Propels the Global Economy*. Center for Strategic and International Studies – CSIS. https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/2024-10/ChinaPower_CrossroadsCommerce_TaiwanStrait_factsheet.pdf?VersionId=vcrZ.B_vmh1h0CKTbiBQUtsDGbaZfB_9
- García, C. (1993). La evolución del concepto de actor en la teoría de las relaciones internacionales. *Papers – Revista de Sociología*, 41, 13–31. <https://doi.org/10.5565/rev/papers/v41n0.1694>
- Garip, P. (2024, 23 de abril). Por qué Estados Unidos y China se agolpan sobre un puerto en el sur de Chile. *Americas Quarterly*. <https://americasquarterly.org/article/por-que-estados-unidos-y-china-se-agolpan-sobre-un-puerto-en-el-sur-de-chile/>
- GFW. (2020). *Fisheries Intelligence Report North West Indian Ocean*. Global Fishing Watch. https://drive.google.com/file/d/1-eB3OI-9Y68JNY9_q6bxbCwMcYiMDsV0/view
- Gibson, M. W. (2012). *British Strategy and Oil, 1914-1923* (Tesis de doctorado). Glasgow: Universidad de Glasgow. <http://theses.gla.ac.uk/3160/1/2012gibsonphd.pdf>
- Global Firepower. (2018). *Total Naval Strength by Country*. GlobalFirepower.com. <https://www.globalfirepower.com/navy-ships.asp>
- Global Firepower. (2025). *Navy Fleet Strength by Country* (2025). GlobalFirepower.com. <https://www.globalfirepower.com/navy-ships.php>
- Gomez, J. (2018, 17 de febrero). Navy says it won't be deterred by Chinese-built islands. *Navy Times*. <https://www.navytimes.com/news/your-navy/2018/02/17/navy-says-it-wont-be-deterred-by-chinese-built-islands/>
- González, A. (2021, 17 de marzo). *La gran armada pesquera China amenaza para Iberoamérica*. Centro de Estudios Estratégicos del Ejército Peruano – CEEEP. <https://ceeep.mil.pe/wp-content/uploads/2021/03/CEEPE-2021-Flota-pesquera-china-amenaza-Iberoamerica.pdf>
- González, F. (2024). Vulnerabilidad de los choke points oceánicos e implicaciones económicas del conflicto en el mar Rojo. *Boletín Económico de ICE*, (3170), 53-73. <https://doi.org/10.32796/bice.2024.3170.7743>

- Gosnell, R. (2025). Worlds Collide: Diverging Interests, Provocations, Conflicts, and Challenges in the High North. En J. Pawlak y Pecher, A. (Eds.) *Re-Learning War: Lessons from the Black Sea – Proceedings of the 2024 Kiel International Seapower Symposium (GIDS Insights 1)*, (pp. 97-104). German Institute for Defence and Strategic Studies. https://gids-hamburg.de/wp-content/uploads/2025/06/GIDS_Insights1_Re-Learning-War.pdf
- Guevara, P. (2024, 28 de noviembre). De Chancay a Buenaventura: visión marítima para Colombia. *Semana*. <https://www.msn.com/es-co/noticias/opinion/de-chancay-a-buenaventura-visi%C3%B3n-mar%C3%ADtima-para-colombia/ar-AA1uUYOe>
- Gunson, P. (2025, 08 de abril). *Venezuela Presses Territorial Claims as Dispute with Guyana Heats Up*. International Crisis Group. <https://www.crisisgroup.org/latin-america-caribbean/andes/venezuela-guyana/venezuela-presses-territorial-claims-dispute-guyana-heats>
- Hansen, M. B. (2017, 2 de octubre). Volvieron los piratas. *El País*. https://elpais.com/elpais/2017/09/05/planeta_futuro/1504619791_860303.html
- Hasan, M., Jian, H., Alam, W. y Chowdhury, K. (2019). Protracted maritime boundary disputes and maritime laws. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, 2(2), 89-96, DOI: 10.1080/25725084.2018.1564184
- Herrera, P. (2024, 31 de marzo). Así es el proyecto de Petro para hacer un tren que competiría con el canal de Panamá. *Cambio*. <https://cambio colombia.com/poder/asi-es-el-proyecto-de-petro-para-hacer-un-tren-que-competira-con-el-canal-de-panama>
- Hess, M. (2025, 22 de abril). *How Eastern Europe Overhauled Its Natural Gas Market*. Carnegie Endowment for International Peace. <https://carnegieendowment.org/research/2025/04/how-eastern-europe-overhauled-its-natural-gas-market?lang=en>
- HMS St Albans: UK frigate shadows Russian warship in North Sea. (2017, 26 de diciembre). *BBC*. <http://www.bbc.com/news/uk-42481216>
- IHO- International Hydrographic Organization. (2023a, 09 de mayo). *Decisions of the 3rd session of the IHO assembly*. https://iho.int/uploads/user/About%20IHO/Assembly/Assembly3/DOCUMENTS/DECISIONS_3rd_SESSION_OF_ASSEMBLY_Proceedings.pdf
- IHO - International Hydrographic Organization. (2023b). Proposal to A-3: *Recognition of the Southern Ocean*. https://iho.int/uploads/user/About%20IHO/Assembly/Assembly3/DOCUMENTS/PRO%20A3/A3_2023_PRO-3.3_EN_IHO_Resolution_Southern
- IMO - International Maritime Organization. (2025). *Piracy and armed robbery against ships*. <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/piracyarmedrobberydefault.aspx>
- IOM - International Organization for Migration. (2015). Global Migration Trends Factsheet. IOM's Global Migration Data Analysis Centre GMDAC. <https://publications.iom.int/books/global-migration-trends-factsheet-2015>
- Jankowicz, M. (2024, 04 de noviembre). *A NATO country rejected offshore wind farms it said could slow its response to a Russian missile attack*. Business Insider. <https://www.businessinsider.com/sweden-rejects-wind-farms-slow-response-missile-attacks-russia-war-2024-11>
- Jellinek, G. (2000). *Teoría general del Estado* (F. De Los Ríos, ed. y trad.). Fondo de Cultura Económica (Original publicado en 1911).
- Jenne, N. (2017). Managing Territorial Disputes in Southeast Asia: Is There More than the South China Sea? *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 36(3), 35–61. https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/56482/ssoar-jcsaa-2017-3-jenne-Managing_Territorial_Disputes_in_Southeast.pdf?sequence=1

- Jordán, J. (2018). Un modelo de análisis geopolítico para el estudio de las relaciones internacionales. *Documento Marco del Instituto Español de Estudios Estratégicos* (IEEE), (4), 1-44. <https://www.ugr.es/~jjordan/modelo-analisis-geopolitico.pdf>
- Jun, J. y Cha, V. (2025, 23 de junio). *Chinese Platforms in the Yellow Sea's South Korea-China PMZ*. Center for Strategic and International Studies – CSIS. <https://beyondparallel.csis.org/chinese-platforms-in-the-yellow-seas-south-korea-china-pmz/>
- Kardon, I. (2021). Pier Competitor Testimony on China's Global Ports. *Naval War College Review*, 74(1), 128-152. <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol74/iss1/11>
- Kateka, J. L. (2015). Combating Piracy and Armed Robbery off the Somali Coast and the Gulf of Guinea. En Del Castillo, L. (Ed.), *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea* (pp. 456-468). Brill Nijhoff.
- Katinas, P. y Raghunandan, V. (2024, 11 de octubre). *September 2024 — Monthly analysis of Russian fossil fuel exports and sanctions*. Centre for Research on Energy and Clean Air. <https://energyandcleanair.org/september-2024-monthly-analysis-of-russian-fossil-fuel-exports-and-sanctions/>
- Katsiaficas, C. (2016, 22 de junio). *Asylum Seeker and Migrant Flows in the Mediterranean Adapt Rapidly to Changing Conditions*. Migration Policy Institute. <https://www.migrationpolicy.org/article/asylum-seeker-and-migrant-flows-mediterranean-adapt-rapidly-changing-conditions>
- Kembara, G. (2025). Hook, Line and Cooperate: A Three-Stage Approach to Regional Fishery Cooperation. En H. Nguyen y T. Nguyen (Eds.). *The South China Sea: The Geo-political Epicenter of the Indo-Pacific?* UK International Development, (pp. 81-92). <https://library.oapen.org/bitstream/handle/20.500.12657/98610/9789819782093.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Kennedy, P. (1989). *Auge y caída de las Grandes Potencias* (J. Ferrer, trad.). Plaza & Janes Editores, S.A. (Original publicado en 1988).
- Kinacioglu, M. (2023). Militarized governance of migration in the Mediterranean. *International Affairs*, 99(6), 2423-2441. doi: 10.1093/ia/iad232
- Kirchberger, S. (2025). Limits of Cooperation: China's Strategic Intent in the South China Sea and the U.S.-China Security Dilemma. En H. Nguyen y T. Nguyen (Eds.). *The South China Sea: The Geo-political Epicenter of the Indo-Pacific?* UK International Development (pp. 15-25). <https://library.oapen.org/bitstream/handle/20.500.12657/98610/9789819782093.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Kissinger, H. (1996). *La diplomacia*. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Kraska, J. & Monti, M. (2015). The Law of Naval Warfare and China's Maritime Militia. *International Law Studies*, 91, 450-467. <http://stockton.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1406&context=ils>
- Kucukgocmen, A. (2018, 15 de enero). *Turkey reveals route for new canal to ease Bosphorus shipping*. Reuters. <https://www.reuters.com/article/us-turkey-canal/turkey-reveals-route-for-new-canal-to-ease-bosphorus-shipping-idUSKBN1F4221>
- Kunz, B. (2010). Hans J. Morgenthau's Political Realism, Max Weber, and the Concept of Power. *Max Weber Studies*, 10(2), 189-208.
- Larsson, R. (2006). *Russia's Energy Policy: Security Dimensions and Russia's Reliability as an Energy Supplier*. FOI – Swedish Defence Research Agency. <https://www.foi.se/rest-api/report/foi-r--1934--se>
- Lauriat, G. (2021). Global maritime choke points. *American Journal of Transportation*, (724), 8-9+14. <https://www.ajot.com/premium/ajot-global-maritime-choke-points>
- Lehmköster, J. (ed.). (2010). *World Ocean Review 1: Living with the oceans*. Maribus. www.worldoceanreview.com/en/
- Lehmköster, J. (ed.). (2013). *World Ocean Review 2: Living with the oceans. The Future of Fish – The Fisheries of the Future*. Maribus. www.worldoceanreview.com/en/

- Lehmköster, J. (ed.). (2014). *World Ocean Review 3: Living with the oceans. Marine Resources – Opportunities and Risks*. Maribus. www.worldoceanreview.com/en/
- Lehmköster, J. (ed.). (2019). *World Ocean Review 6: Living with the oceans. The Arctic and Antarctic – Extreme, Climatically Crucial and in Crisis*. Maribus. www.worldoceanreview.com/en/
- Lehmköster, J. (ed.). (2021). *World Ocean Review 7: Living with the oceans. The Ocean, Guarantor of Life – Sustainable Use, Effective Protection*. Maribus. www.worldoceanreview.com/en/
- Liboreiro, J. (2025, 29 de mayo). *La larga y ardua batalla de Europa contra la 'flota fantasma' rusa dista mucho de haber terminado*. Euronews. <https://es.euronews.com/my-europe/2025/05/24/la-larga-y-ardua-batalla-de-europa-contra-la-flota-fantasma-rusa-dista-mucho-de-haber-term>
- Lloyd's List. (2025). *One Hundred Container Ports 2024*. Lloyd's List. <https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2024>
- Long, M. (2023). Information Warfare in the Depths: An Analysis of Global Undersea Cable Networks. *US Naval Institute Proceedings*, 149(5). <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2023/may/information-warfare-depths-analysis-global-undersea-cable-networks>
- Lucas, E. R. (2013). Somalia's "Pirate Cycle": The Three Phases of Somali Piracy. *Journal of Strategic Security*, 6(1), 55-63. <http://scholarcommons.usf.edu/jss/vol6/iss1/8>
- Lund, A. (2021). *An Unconventional Canal: Will Turkey Rewrite the Rules for Black Sea Access?* FOI Memo: 7528. FOI – Swedish Defence Research Agency. <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI%20Memo%207528>
- Mackinder, H. J. (2010). El pivote geográfico de la historia. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 1(2), 301-319. <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/36331/35205>
- Magi, L. (2017, 31 de julio). Varias ONG rechazan las nuevas reglas de Italia para rescatar inmigrantes. *El País*. https://elpais.com/internacional/2017/07/31/actualidad/1501529960_123993.html
- Mahan A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Little, Brown, and Company. <http://ia802708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>
- Malmborg, M. (2001). *Neutrality and State-building in Sweden*. Palgrave MacMillan UK.
- Mann, S. (2018, 13 de febrero). British warship to sail through disputed South China Sea. *The Times*. <https://www.thetimes.co.uk/article/british-warship-to-sail-through-disputed-south-china-sea-27pb109pn>
- McAuliffe, M. & Mence, V. (2014). *Global Irregular Maritime Migration: Current and future challenges*. Australian Government Department of Immigration and Border Protection. <https://www.homeaffairs.gov.au/ReportsandPublications/Documents/research/global-irregular-maritime-migration.pdf>
- McAuliffe, M. (2016). *Resolving Policy Conundrums: Enhancing Humanitarian Protection in South East Asia*. Migration Policy Institute. <https://www.migrationpolicy.org/research/resolving-policy-conundrums-enhancing-humanitarian-protection-southeast-asia>
- Military.com. (2025). *Navy Base Guide List*. Military.com Network. <https://www.military.com/base-guide/browse-by-service/navy>
- MINDEF – Ministerio de Defensa del Perú. (2005). *Libro blanco de defensa nacional*. https://www.mindef.gob.pe/libro_blanco.php
- Ministry of Defence. (2020, 07 de diciembre). *Royal Navy warships monitor significant Russian presence close to UK waters*. Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. <https://www.gov.uk/government/news/royal-navy-warships-monitor-significant-russian-presence-close-to-uk-waters>
- Mironova, I. (2024, 15 de marzo). *What Importance Does the Fuel and Energy Complex Have to Russia?* Italian Institute for International Political Studies – ISPI. <https://www.ispionline.it/en/publication/what-importance-does-the-fuel-and-energy-complex-have-to-russia-166793>

- Mitchell, S. y Schmidt, C. (2024). Insecure fisheries: How illegal, unreported, and unregulated fishing affects piracy. *Conflict Management and Peace Science*, 41(3), 313–338. DOI: 10.1177/07388942231174174
- Moghaddam, F. M. (2010). *The new global insecurity. How terrorism, environmental collapse, economic inequalities and resource shortages are changing our world*. Praeger.
- Morgenthau, H. (1967). *Politics among nations: The struggle for power and peace*. 4a ed. Alfred A. Knopf.
- Moscoso, P. (2023). La minería submarina en los fondos marinos fuera de los límites de la jurisdicción nacional. En N. Roncaglioglio y O. Vidarte (Eds.), *El Perú y la Convención del Mar – Balance y Perspectivas* (pp. 129-146). Fundación Academia Diplomática del Perú.
- Murphy, E. y Pearl, M. (2025, 04 de abril). *China's Underwater Power Play: The PRC's New Subsea Cable-Cutting Ship Spooks International Security Experts*. Center for Strategic and International Studies – CSIS. <https://www.csis.org/analysis/chinas-underwater-power-play-prcs-new-subsea-cable-cutting-ship-spoons-international>
- Naciones Unidas. (2024). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar – CONVEMAR*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Namihas, S. (2014). La posición oficial del Perú en torno a las zonas marítimas de la CONVEMAR a partir del diferendo marítimo con Chile. *Derecho PUCP*, (73), 95-108. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.201402.003>
- Newland, K. (2015). *Irregular Maritime Migration in the Bay of Bengal: The Challenges of Protection, Management and Cooperation*. International Organization for Migration and Migration Policy Institute. <https://publications.iom.int/books/iom-mpi-issue-brief-no-13>
- Nieto, S. (2015). *Atlas y geografía del Mundo*. Lexus Editores.
- NOAA – National Ocean Service. (2024, 16 de junio). *What's the difference between an ocean and a sea?* <https://oceanservice.noaa.gov/facts/eutrophication.html>.
- Novak, F. (2001). Antecedentes históricos del nuevo derecho del mar. En S. Namias, (Ed.), *Derecho del mar: análisis de la Convención de 1982* (pp. 19-50). Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- O'Sullivan, P. (1994). Chokepoints. En J. O'Loughlin, (Ed.), *Dictionary of Geopolitics* (p. 41). Greenwood Press.
- OCDE – Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo. (2025). *Members and partners*. <https://www.oecd.org/en/about/members-partners.html>
- Okewoye, S. (2025, 26 de enero). *Why Is Djibouti, the Tiny African Nation, Hosting the World's Superpower Military Bases?* Diplomatic Watch. <https://diplomaticwatch.com/djibouti-military-bases-strategic-importance/>
- Oldberg, I. (2012). *Soft Security in the Baltic Sea Region: Russian interests in the Council of Baltic Sea States*. Swedish Institute of International Affairs. <https://www.ui.se/globalassets/ui.se-eng/publications/ui-publications/soft-security-in-the-baltic-sea-region-russian-interests-in-the-council-of-baltic-sea-states-min.pdf>
- Olsson, J. (2017, 22 de diciembre). China's Bid to Build the Largest Port in Scandinavia Raises Security Concerns. *Taiwan Sentinel*. <https://sentinel.tw/china-port-scandinavia-security/>
- OMI – Organización Marítima Internacional. (2025a). *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)*. [https://www.imo.org/es/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)%2c-1974.aspx](https://www.imo.org/es/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)%2c-1974.aspx)
- OMI – Organización Marítima Internacional. (2025b). *Seguridad privada armada: La OMI aprueba nuevas orientaciones provisionales sobre el personal de protección armado de contratación privada*. <https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/private-armed-security.aspx>
- Oster, R. M. (2015). *Great Britain in the Age of Sail: Scarce Resources, Ruthless Actions and Consequences* (Tesis de Maestría). Air Command and Staff College, Air University. <http://www.dtic.mil/get-tr-doc/pdf?AD=AD1012795>

- Pakkawan, A. (2025, 02 de marzo). Gulf of Thailand canal project push gains new momentum. *Bangkok Post*. <https://www.bangkokpost.com/thailand/general/2971161/gulf-of-thailand-canal-project-push-gains-new-momentum>.
- Panyaarvudh, J. (2018, 25 de marzo). Mixed reactions to Kra Canal project. Experts urge government to set up a committee and undertake a feasibility study so that a final decision can be made. *The Sunday Nation*. <http://www.nationmultimedia.com/detail/national/30341668>
- Pardo, F. (2001). Zonas marítimas previstas en la Convención sobre el Derecho del Mar: Los casos del mar territorial, zona contigua, plataforma continental y zona económica exclusiva. En S. Namhías, (Ed.), *Derecho del mar: análisis de la Convención de 1982* (pp. 97-137). Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Parmly, M. (2013). The Guantánamo Bay naval base: The United States and Cuba-dealing with a historic anomaly. *The Fletcher Forum of World Affairs*, 37(3), 57-83. <https://search-proquest-com.up.idm.oclc.org/docview/1465372037?accountid=41232>
- Paul, M. (2025). In Times of Trump 2.0: Turning Point in the Arctic. En J. Pawlak y Pecher, A. (Eds.) *Re-Learning War: Lessons from the Black Sea – Proceedings of the 2024 Kiel International Seapower Symposium (GIDS Insights 1)* (pp. 87-96). German Institute for Defence and Strategic Studies. https://gids-hamburg.de/wp-content/uploads/2025/06/GIDS_Insights1_Re-Learning-War.pdf
- Pearson, F. S. & Rochester, J. M. (2000). *Relaciones internacionales. Situación global en el siglo XXI* (4a ed.). McGraw-Hill Interamericana.
- Piekarski, M. (2025). Maritime Critical Infrastructure and Lessons from the Black Sea: Hybrid Threats from Russia to NATO's Littoral States on the Baltic Sea – Observations from Poland, a frontline state. En J. Pawlak y Pecher, A. (Eds.) *Re-Learning War: Lessons from the Black Sea – Proceedings of the 2024 Kiel International Seapower Symposium (GIDS Insights 1)* (pp. 49-76). German Institute for Defence and Strategic Studies. https://gids-hamburg.de/wp-content/uploads/2025/06/GIDS_Insights1_Re-Learning-War.pdf
- Pinto, M.C.W. (2015). Hugo Grotius and the Law of the Sea. En Del Castillo, L. (Ed.), *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea*. Brill Nijhoff (pp. 18-47).
- Pleines, H., & Heinrich, A. (2014). *Export Pipelines from the CIS Region: Geopolitics, Securitization, and Political Decision-Making*. ibidem.
- Popescu, A. (2016). *Control of Key Maritime Straits - China's Global Strategic Objective*. Paper presented at the 11th International Scientific Conference "Defense resources management in the 21st century" Brasov, November 10th-11th 2016. <https://search-proquest-com.up.idm.oclc.org/docview/1862117019?accountid=41232>
- Powelson, M. (2018a). Panama Canal. En F. Buschmann y L. Nolde (Eds.). *The World's Oceans: Geography, History, and Environment* (pp. 336-338). ABC-CLIO.
- Ratzel, F. (1903). *Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges* (2a ed.). R. Oldenbourg. [https://ia600304.us.archive.org/3/items/](https://ia600304.us.archive.org/3/items/ia600304.us.archive.org/3/items/)
- Ratzel, F. (1911) *Das Meer als Quelle der Völkergröße. Eine politisch-geographische Studie*. (2. verbesserte Auflage, besorgt von Hans Helmolt. 1911.) <https://www.projekt-gutenberg.org/ratzel/erdenmac/chap020.html>
- Reid, P. (2018, 14 de febrero). *British warship latest to sail through South China Sea disputed waters*. American Military News. <https://americanmilitarynews.com/2018/02/british-warship-latest-to-sail-through-south-china-sea-disputed-waters/>
- Robertson, H. B. (1992). *The "new" law of the sea and the law of armed conflict at sea*. Naval War College.
- Rosenberg, D. & Chung, C. (2008). Maritime Security in the South China Sea: Coordinating Coastal and User State Priorities. *Ocean Development & International Law*, 39(1), 51-68. DOI: 10.1080/00908320701641602.
- Ross, A. (2010). Four Lessons That the U.S. Navy Must Learn from the Dreadnought Revolution. *Naval War College Review*, 63(4), 125-149. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1716&context=nwc-review>

- Royal Navy. (2025, 25 de junio). *Russian Navy warships shadowed by Royal Navy in UK waters*. Royal Navy News. <https://www.royalnavy.mod.uk/news/2025/june/25/20250625-russian-navy-warships-shadowed-by-royal-navy-in-uk-waters>
- Russel, M. (2017). *Gazprom's controversial Nord Stream 2 pipeline*. EPRS - European Parliamentary Research Service. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/608629/EPRS_ATA\(2017\)608629_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/608629/EPRS_ATA(2017)608629_EN.pdf)
- Schadlow, N. y Helwig, B. (2020, 01 de julio). *Protecting undersea cables must be made a national security priority*. Defense News. <https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/07/01/protecting-undersea-cables-must-be-made-a-national-security-priority/>
- Schaller, C. (2024). *Spionage und Sabotage vor Europas Küsten – Kritische Infrastruktur im Fadenkreuz: Völkerrechtliche Spielräume für Abwehrmaßnahmen*. SWP-Studie 8. Stiftung Wissenschaft und Politik. https://www.swp-berlin.org/publications/products/studien/2024S08_spionage_sabotage_europas_kuesten.pdf
- Schmitz, A., Yee, I., Xiong, Y. y Fernández, B. (2025, 10 de marzo). Why Argentina's military is deploying to surveil hundreds of Chinese fishing boats off its coast. CNN. <https://edition.cnn.com/2025/03/10/americas/argentine-military-hunts-chinese-fishing-vessels>
- Scott, S. V. (2013). The evolving Antarctic Treaty System: Implications in the Law of the Sea. In Molenaar, E.J., Oude Elfkirk, A.G. & Rothwell, D.R. (Eds.). *The Law of the Sea and the Polar Regions. Interaction between Global and Regional Regimes* (pp. 17-34). Martinus Nijhoff Publishers.
- Shelton, J. (2021, 18 de marzo). *Nord Stream 2: US warns companies to 'immediately abandon work'*. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/en/nord-stream-2-us-warns-companies-to-immediately-abandon-work/a-56920315>
- Somalia Offers U.S. Full Control Over Somaliland's Port of Berbera. (2025, 30 de marzo). *The Maritime Executive*. <https://maritime-executive.com/article/somalia-offers-u-s-full-control-over-somaliland-s-port-of-berbera>
- South China Sea: China protests after US warship sails near island. (2017, 11 de agosto). *Deutsche Welle*. <http://p.dw.com/p/2i2kD>
- Spearin, C. (2014). Promising privateers? Understanding the constraints of contemporary private security at sea. *Naval War College Review*, 67(2), 97-116. <https://search-proquest-com.up.idm.oclc.org/docview/1514370934?accountid=41232>
- Strategic Defence Review: UK committed to military presence in Gibraltar. (2025, 03 de junio). *Gibraltar Broadcasting Corporation – GBC News*. <https://www.gbc.gi/news/strategic-defence-review-uk-highlights-commitment-to-maintaining-military-presence-in-gibraltar>
- Ströbele, W., Pfaffenberger, W. y Heuterkes, M. (2012). *Energiewirtschaft: Einführung in Theorie und Politik*. 3a ed. De Gruyter Oldenbourg.
- Sullivan, R. (2025, 31 de enero). *'It cost us tears and blood': Trump's Panama Canal threat stirs up memories of US imperialist past*. Euronews. <https://www.euronews.com/2025/01/31/it-cost-us-tears-and-bloodtrumps-panama-canal-threat-stirs-up-memories-of-us-imperialist-p>
- Sulong, R. S. (2012). The Kra Canal and Southeast Asian Relations. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, 31(4), 109-125. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:18-4-5841>
- Till, G. (2007). *El poder marítimo: una guía para el siglo XXI*. (G. Montenegro, trad.). Instituto de Publicaciones Navales.
- Tuerk, H. (2015). Combating Piracy: New Approaches to an Ancient Issue. En L. Del Castillo (Ed.), *Law of the Sea, from Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea* (pp. 469-494). Brill Nijhoff.

- Turkey says it remains committed to contested 'Kanal Istanbul' project. (2025, 01 de may). *Reuters*. <https://www.reuters.com/world/middle-east/turkey-says-it-remains-committed-contested-kanal-istanbul-project-2025-05-01/>
- Turkey to open tender for Canal Istanbul in 2021. (2021, 27 de febrero). *Hürriyet Daily News*. <https://www.hurriyetdailynews.com/turkey-to-open-tender-for-canal-istanbul-in-2021-162727>
- Turkish warships block drilling rig near Cyprus. (2018, 13 de febrero). *Deutsche Welle*. <http://p.dw.com/p/2sZiO>
- Turzi, M. (2017). Laruta de la sedal latinoamericana: China y el Canal de Nicaragua. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 12(2), 163-178. <http://dx.doi.org/10.18359/ries.2308>
- UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2016). *Review of Maritime Transport 2016*. United Nations Publications. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf
- UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2017). *Review of Maritime Transport 2017*. United Nations Publications. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf?user=46
- UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2018). *Review of Maritime Transport 2018*. United Nations Publications. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_en.pdf
- UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. United Nations Publications. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
- UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Review of Maritime Transport 2024 – Navigating maritime chokepoints*. United Nations Publications. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf
- UNDP – United Nations Development Programme. (1994). *Human Development Report 1994*.
- Unión Europea. (2024, 02 de abril). *EUNAVFOR Operation ASPIDES*. <https://www.eeas.europa.eu/eeas/eunavfor-operation-aspiden?s=410381>
- Unión Europea. (2025c). *Países de la UE*. https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/eu-countries_es
- Unión Europea. (2025a, enero). *EUNAVFOR Med Operation IRINI – Mission at a glance*. <https://www.operationirini.eu/mission-at-a-glance/>
- Unión Europea. (2025b). *EU NAVFOR Operation ATALANTA – Mission*. <https://eunavfor.eu/mission>
- United Nations. (2025a, 30 de mayo). *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements*. Oceans and the Law of the Sea – Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm
- United Nations. (2025b). *UN Security Council Current Members: Permanent and non-permanent members*. <https://main.un.org/securitycouncil/en/content/current-members>
- UN-OHRLS – The United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developed Countries and Small Island Developing States. (2025). *List of LLDCs*. <https://www.un.org/ohrls/content/list-ldcs>
- Van der Putten, F. P. (2016). Infrastructure and geopolitics: China's emerging presence in the eastern Mediterranean. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 18(4), 337–351. <http://dx.doi.org/10.1080/19448953.2016.1195978>
- Watts, R. B. (2008). *Caribbean Maritime Migration: Challenges for the New Millennium*. Homeland Security Affairs, Supplement: Proceedings of the 2008 Center for Homeland Defense and Security Annual Conference, 1-9. <https://www.hsaj.org/articles/133>
- Weber, M. (1996). *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica.

- Weber, M. (2007). *La ciencia como profesión: la política como profesión*. 3a ed. Espasa Calpe.
- Wertheim, E. (2014). World Navies in Review. *United States Naval Institute. Proceedings*, 140(12), 62-74. <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2014-12/combat-fleets>
- Whilden, B. E. (2014). Navigating the Conflict over Natural Gas Reserves in the Levant Basin of the Mediterranean Sea. *North Carolina Journal of International Law & Commercial Regulation*, 39(3), 927-982. <http://scholarship.law.unc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2018&context=ncilj>
- Why are so many Rohingya migrants stranded at sea? (2015, 18 de mayo). *BBC*. <http://www.bbc.com/news/world-asia-32740637>
- WTO – World Trade Organization. (2017). *World Trade Statistical Review 2023*. https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtsr_2023_e.pdf
- Zhang, H. (2024). The South China Sea fishing crisis: the overlooked role of Chinese subnational governments. *The Pacific Review*, 37(6), 1090–1119. <https://doi.org/10.1080/09512748.2024.2304805>

ANEXO 1: GRUPOS DE ESTADOS

- a) G7: Alemania, Canadá, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón y el Reino Unido (Canada, 2025).
- b) BRICS: Brasil, Rusia, India, China, Sudáfrica, Egipto, Etiopía, Irán, Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Indonesia (BRICS, 2025).
- c) UE: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, España, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia (Unión Europea, 2025)
- d) G20: G7 + BRICS + Arabia Saudita, Argentina, Australia, Corea del Sur, Indonesia, México, Turquía + UE + Unión Africana + el invitado permanente España (DIRCO, 2024a).
- e) Estados UE sin litoral: Austria, Eslovaquia, Hungría, Luxemburgo, República Checa.
- f) Estados europeos sin litoral: Andorra, Bielorrusia, Kosovo, Liechtenstein, San Marino, Serbia, Suiza, Vaticano; además Macedonia del Norte y Moldavia, que también pertenecen al grupo LLDC.
- g) LLDC: Afganistán, Armenia, Azerbaiyán, Bután, Bolivia (Estado Plurinacional de), Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Chad, Etiopía, Kazajistán, Kirguistán, Laos (República Popular de), Lesoto, Macedonia del Norte, Malawi, Mali, Moldavia (República de), Mongolia, Nepal, Níger, Paraguay, República Centroafricana, Ruanda, Sudan del Sur, Suazilandia, Tayikistán, Turkmenistán, Uganda, Uzbekistán, Zambia, Zimbabue (UN-OHRLS, 2025).
- h) OCDE: Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Canadá, Chile, Colombia, Corea, Costa Rica, Dinamarca, Eslovenia, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Japón, Letonia, Lituania, Luxemburgo, México, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República Eslovaca, Suecia, Suiza, Turquía + UE (OCDE, 2025).

- i) Las 20 armadas primeras del mundo según Global Firepower: Estados Unidos, China, Rusia, Japón, India, Francia, Reino Unido, Italia, Corea del Sur, Turquía, Indonesia, Taiwán, Egipto, Alemania, Irán, Grecia, España, Australia, Chile, Perú (Global Firepower, 2025)
- j) Miembros permanentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas: China, Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Rusia (United Nations, 2025).
- k) Miembros de la Comisión para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos – CCRVMA: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Chile, China, Ecuador, España, Estados Unidos, Francia, India, Italia, Japón, Corea (República de), Namibia, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Suecia, Ucrania, Unión Europea, Uruguay; Adherentes: Bulgaria, Canadá, Islas Cook, Finlandia, Grecia, Mauricio, Pakistán, Panamá, Perú, Vanuatu (CCRVMA, 2025).

ANEXO 2: PUERTOS

- a) Los veinte puertos mundiales con mayor total volumen de carga (UNCTAD, 2018):
Róterdam (Países Bajos), South Louisiana (EEUU), Port Hedland (Australia), Singapur (Singapur), Gwangyang (Corea del Sur), Busan (Corea del Sur), Ningbo-Zhoushan (China), Shanghai (China), Tianjin (China), Suzhou (China), Guangzhou (China), Qingdao (China), Tangshan (China), Dalian (China), Rizhao (China), Yingkou (China), Hong Kong (China), Yantai (China), Zhanjiang (China), Huanghua (China).

- b) Veinte puertos de contenedores con más volumen en el mundo (Lloyd's List 2025):

China: Shanghai, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Qingdao, Guangzhou, Tianjin, Hong Kong, Xiamen, Taicang.

Europa: Róterdam (Países Bajos), Amberes (Bélgica).

Asia menos China: Singapur (Singapur), Busan (Corea del Sur), Port Klang (Indonesia), Tanjung Pelepas (Malasia), Kaohsiung (Taiwan), Laem Chabang (Tailandia).

Norteamérica: Los Angeles.

Medio Oriente: Dubái (Emiratos Árabes Unidos).

África: Tanger Med.

- c) De los veinte puertos de contenedores con más volumen en el mundo:

Alrededor del mar de la China Meridional: Shenzhen (China), Hong Kong (China), Guangzhou (China), Xiamen (China), Kaohsiung (Taiwan) y Laem Chabang (Tailandia).

Alrededor del mar de la China Oriental: Shanghai (China), Ningbo-Zhoushan (China), Qingdao (China), Tianjin (China) y Busan (Corea del Sur).

Estrecho de Malaca: Singapur (Singapur), Port Klang (Indonesia), Tanjung Pelepas (Malasia).

ANEXO 3: TAIWAN

Taiwán no se considera un Estado soberano en las publicaciones de la ONU, p.ej. UNCTAD le denomina "Taiwan Province of China" (UNCTAD 2018, p. 73); la República Popular China reclama la isla de Taiwán como provincia integral de China y el Perú no reconoce a Taiwán como Estado soberano; por razones de legibilidad en este trabajo se lo denomina Taiwán.

ANEXO 4: KOSOVO

Kosovo no es miembro de la ONU, pero sí está reconocido por más que 110 Estados miembros de la ONU, incluso el Perú (CIA, 2018).



En la presente publicación, se expone un enfoque geopolítico como herramienta para determinar la importancia de un espacio marítimo específico para un Estado, en relación con sus intereses nacionales y vinculados directamente con su política, economía y seguridad. Las áreas acuáticas permiten establecer líneas de comunicación y son fuentes de recursos naturales; mientras que los estrechos, canales y puertos, favorecen la conexión entre distintos mares, así como constituyen puntos de origen y destino entre mar y tierra. Asimismo, se presentan y analizan futuras áreas de interés y conflictos potenciales en el ámbito marítimo.

En un mundo, donde los países buscan recursos para abastecer a su población creciente, los espacios marítimos constituyen una fuente invaluable, por lo tanto, su importancia aumenta con el tiempo.

