

## Challenges of conquering maritime trade routes on the XXI century. Trump's return: the Panama Canal, Greenland, the Galapagos Islands and sea control

El desafío de la conquista de las rutas comerciales marítimas en el siglo XXI. El regreso de Trump: el Canal de Panamá, Groenlandia, las Islas Galápagos y el control del mar

**Víctor Tomás Gómez Bravo**\*

**Jorge Luis Silva Ramos**\*

**Maidy Jasmín Martínez Freire**\*

### ABSTRACT

The expansion policy of the United States was born from its strategic thinkers, who saw the sea as a means of conquest and hegemony, which after the world conflicts in the 20th century, has allowed it to strengthen its economic power based on multiple alliances, as well as the development of a merchant fleet and a Navy to defend them, with the result that the nation that dominates the sea, dominates the world. Given this situation, the return of Donald Trump marks a beginning, where he seeks for this nation to recover its hegemony against its economic and military rivals such as China and Russia, which have a growing economic and military presence throughout the world, expanding to the sea. Given this problem, the main objective of this essay is to analyze Donald Trump's performance in relation to his positions to regain his political and economic hegemony through the Panama Canal, Greenland, as well as the

\* Oficial de la Armada del Ecuador,  
Armada del Ecuador  
garfioss2003@hotmail.com  
<https://orcid.org/0009-0007-9201-6745>

\* Oficial de la Armada del Ecuador,  
Armada del Ecuador  
jorjacho33@gmail.com  
<https://orcid.org/0009-0008-2821-3477>

\* Oficial de la Armada, Postgrado de Geriatria y Gerontología,  
Universidad Católica del Ecuador  
Mjmfreire11@hotmail.es  
<https://orcid.org/0009-0006-5728-0746>

JOURNAL OF BUSINESS  
and entrepreneurial  
**studies**

ISSN: 2576-0971



Atribución/Reconocimiento-NoComercial- Compartir Igual 4.0 Licencia Pública Internacional — CC

**BY-NC-SA 4.0**

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es>

Journal of Business and entrepreneurial  
April - June Vol. 9 - 2 - 2025  
<http://journalbusinesses.com/index.php/revista>  
e-ISSN: 2576-0971  
journalbusinessentrepreneurial@gmail.com  
Receipt: 25 January 2025  
Approval: 1 April 2025  
Page 50-66

future of the Galapagos Islands, in the face of China's constant economic presence in South America. The main result shows how the sea constitutes a strategic reserve which contains the necessary resources for the survival of any nation; while its main conclusion focuses on the geopolitical role that the sea plays, and how the “Choke Points” have triggered the interest of Donald Trump, having his attention on the Panama Canal, Greenland, depending on this the future of the Galapagos Islands as a strategic point to operate planes and ships from this position, for the fight against drug trafficking and the defense of the Panama Canal.

**Keywords:** Panama Canal, Greenland, Galapagos Islands, Donald Trump, Maritime Routes.

## RESUMEN

La política de expansión de Estados Unidos nace de sus pensadores estratégicos, los cuales visualizaron al mar como un medio de conquista y hegemonía, el cual luego de las contiendas mundiales en el siglo XX, ha permitido afianzar su poder económico en base a múltiples alianzas, así como el desarrollo de una flota mercante y una Marina de Guerra que los defiende, siendo el resultado que aquella nación que domina el mar, domina el mundo. Ante esta situación, el regreso de Donald Trump marca un inicio, donde busca que esta nación recupere su hegemonía frente a sus rivales económicos y militares como son China y Rusia, los cuales tienen una creciente presencia económica y militar en todo el mundo expandiéndose al mar. Ante esta problemática, el presente ensayo tiene como objetivo principal el analizar la actuación de Donald Trump frente a sus posturas para recobrar su hegemonía política y económica por medio del Canal de Panamá, Groenlandia, así como también el futuro de las Islas Galápagos, frente a la constante presencia económica de China en Sudamérica. El principal resultado muestra como el mar constituye una reserva estratégica la cual contiene los recursos necesarios para la supervivencia de cualquier

nación; mientras que su principal conclusión se enfoca al rol geopolítico que juega el mar, y como los “Choke Points” han desencadenado el interés de Donald Trump, teniendo su atención en el Canal de Panamá, Groenlandia, dependiendo de esto el futuro de las Islas Galápagos como un punto estratégico para operar aviones y buques desde esta posición, para el combate al narcotráfico y la defensa del Canal de Panamá.

**Palabras clave:** Canal de Panamá, Groenlandia, Islas Galápagos, Donald Trump, Rutas Marítimas.

## INTRODUCTION

La preponderancia que tienen las relaciones comerciales y políticas, las cuales derivan en acuerdos económicos entre las principales regiones del mundo, implica la materialización de estos por medio del establecimiento del comercio, el cual desde la Antigüedad hasta la presente fecha ha utilizado el mar como única vía mundial para el establecimiento de las relaciones entre regiones o naciones. Ya que, el acto del comercio marítimo necesita del intercambio de productos por divisas, implica que tenga que llegar la carga a un puerto internacional, con el fin de establecer y consolidar la transacción económica de beneficio entre los países o naciones.

Ahora, ¿qué sucede cuando las rutas comerciales son del dominio de un país o potencia?, ¿qué ocurre cuándo las grandes distancias influyen en el costo y precio final de los productos intercambiados?, y finalmente ¿qué sucede cuando las relaciones diplomáticas entre países afectan al tráfico marítimo mundial? La respuesta a las tres interrogantes planteadas se puede resumir en dos aristas principales, la primera que se termine en una crisis diplomática que termine en una movilización de las fuerzas militares de las naciones afectadas y la segunda que la economía del país más dependiente del mar y con una fuerza militar inferior a la de sus adversarios o beligerantes en mar, tenga consecuencias devastadoras en su economía local al ceder a las presiones diplomáticas, militares y económicas.

Por consiguiente, es necesario la identificación de esta problemática tomando en consideración que, en un mundo globalizado en todos los aspectos sociales, económicos, comerciales, educativos y militares, una afectación al comercio marítimo o las rutas en el mar establecidas entre las principales regiones del mundo tendría consecuencias económicas a países en vías de desarrollo como el Ecuador.

Con la problemática expuesta, la cual muestra el poder que representa el control del mar para un país, esta ha sido visualizada desde el inicio de la era industrial por potencias económicas y militares de ese entonces, y que hasta la actualidad prevalecen gracias a la aplicación de una correcta estrategia nacional que busque el control de las

rutas marítimas, y que frente a las diferentes amenazas existentes a nivel político y comercial, como es el auge nuevas potencias marítimas como es China, el desarrollo naval en crecimiento de Rusia, y los recientes conflictos en Europa del Este, que tienen como fin último el control de los mares, provoca que se establezcan nuevas corrientes políticas como la adoptada por el recién electo presidente norteamericano Donal Trump, que con una visión estratégica y marítima busca el control del Canal de Panamá, la adquisición de la región de Groenlandia bajo el control de Dinamarca, donde estas acciones creen una posibilidad de una repercusión política en el Ecuador, donde las Islas Galápagos históricamente han sido un punto estratégico para flotas mercantes y navales, donde frente a la pugna del mar entre Estados Unidos, China y Rusia, permite que sea un punto estratégico para el despliegue de fuerzas navales y aéreas norteamericanas ya sea por la imposición o la fuerza, donde el estado ecuatoriano debe prever acciones diplomáticas que eviten la pérdida de esta importante posición, afectando la soberanía nacional, o que permitan su empleo en base a un convenio de apoyo mutuo.

Con la exposición de los hechos, el presente trabajo establece como su objetivo principal el realizar una revisión de los principales pensamientos estratégicos, así como el analizar el valor comercial, económico y estratégico de los puntos geográficos ya nombrados, para finalmente visualizar el pensamiento del presidente Trump y su postura para consolidar su consigna de volver grande a Norteamérica de nuevo, en medio de sus políticas que buscan una depuración de la tendencias juveniles que han afectado a la sociedad, la migración ilegal y la recuperación de la hegemonía comercial frente a su nuevo competidor que constituye el gigante asiático chino.

## **MATERIALS AND METHODS**

El pensamiento estratégico sobre el control del mar vigente por Estados Unidos

La importancia que posee el mar para una potencia mundial significa su hegemonía y su afianzamiento del poder. No existe potencia mundial que ostente ese título en la historia que haya conquistado o tomado la iniciativa para acceder a territorios cercanos al mar. La dependencia del mar como un sinónimo de expansión y conquista prevalece hasta el presente siglo, teniendo su valor la característica de estratégico debido a los recursos naturales que posee, y que constituyen la reserva de una nación para las futuras generaciones de sus ciudadanos.

El pensamiento estratégico que posee Estados Unidos en relación al mar recae en Alfred Mahan quien con sus ideas, marcó un inicio del direccionamiento de los intereses de una potencia en crecimiento, justamente en el clímax del desarrollo industrial, que conllevaba a la construcción de grandes buques de guerra a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, precisamente antes del inicio de la Primera Guerra Mundial. Entre sus principales dogmas, destacaba la importancia de la conquista del mar

y sus rutas comerciales como un instrumento de la política exterior, donde no sólo correspondía a la nación el desarrollo de una flota mercante numerosa y con grandes capacidades de carga, sino también el desarrollo de relaciones comerciales y diplomáticas con naciones que puedan abastecer a su flota mercante en sus principales rutas marítimas, la construcción de bases de ultramar y finalmente el desarrollo de una marina de guerra capaz de defender a todo buque mercante que flamee el pabellón norteamericano (Jennings, 2022).

Por consiguiente, el Poder Marítimo que debía tener Estados Unidos, necesario para alcanzar el estatus de potencia mundial, era el contar con un Poder Naval (Militar) en el mar, sumado al desarrollo de sus Intereses Marítimos en las diferentes partes del mundo donde poseía una injerencia comercial y diplomática y que son el sustento de su economía y política exterior como son el desarrollo de un sistema mercante, la investigación oceanográfica, el desarrollo de tecnología marítima y naval, el sostenimiento continuo de la economía por medio del mar (Alba, Ortegón, Cabuya, Riola, & Fajardo, 2022), y finalmente el no menos importante el desarrollo, la concientización y justificación ante sus ciudadanos de contar con unas Fuerzas Navales poderosas para mantener la hegemonía de potencia mundial.

El advenimiento de las guerras mundiales, constituyeron la consolidación de las ideas desarrolladas por Mahan, pese a que para el inicio de las hostilidades, no pudo ver el fruto de estas, donde se demostraba que el sostenimiento de una nación, se basaba en el desarrollo del comercio por medio del mar, además se evidenciaba que para una contienda de tal magnitud no se podría sostener sin los suministros proporcionados de todas partes del mundo, puesto que un viaje por tierra, provocaría un retraso al ser susceptible a ataques, los cuales merman la capacidad de lucha de los combatientes.

La victoria aliada en ambas contiendas, demostró que quien tenía el control del mar, se convertiría en la próxima potencia mundial, hecho que también fue estudiado por Mahan que como historiador, tomando como ejemplo que la conquista de América se debió en gran parte al gran desarrollo marítimo de España, y que fue objeto de estudio y lucha por otras naciones que buscaban surgir en la conquista de nuevos territorios, que sean favorables a sus intereses económicos, como Holanda, Francia, Finlandia, los cuales mantenían flotas mercantes en varias regiones del mundo, y necesitaban de bases de ultramar para su abastecimiento, así como también de una Marina de Guerra para su protección, hecho que culminó con la gran hegemonía de Inglaterra, considerándose como la madre de todas las Armadas, debido a su dependencia del mar para su desarrollo.

Con este estudio y sentadas las bases de la estrategia marítima, Norteamérica consolidó su victoria en la Segunda Guerra Mundial, y que permitió la toma de todos los intereses marítimos de Inglaterra (Flint, 2021), por la impagable deuda que mantenía con Estados Unidos al final de la contienda, dejando de ser la primera potencia marítima y mundial, a quedar relegada a las políticas exteriores norteamericanas. Estas estrategias postguerra mundial, incluían el control de las rutas

marítimas, el desarrollo de una potente marina de guerra basada en el desarrollo de portaaviones, así como una política basada en el desarrollo de relaciones diplomáticas y comerciales con los principales puntos estratégicos del mundo, que son paso obligado de buques mercantes (Martins, 2024), como son el Canal de Suez, el Canal de Panamá, Estrecho de Ormuz, el Estrecho de Gibraltar, Estrecho de los Dardanelos, el Estrecho de Malaca, etc., todos puntos geográficos por donde pasa el mayor tonelaje de carga marítima a nivel mundial, cuya pérdida estratégica significaría un declive comercial a Estados Unidos, al tener su flota mercante que alargar las travesías para el transporte de la carga, incrementando así los costes y alterando la economía de regiones enteras del mundo.

La globalización producto de los avances tecnológicos a finales del siglo XX, que dieron inicio al rompimiento de todas las barreras comerciales, y que han permitido la explotación de los potenciales turísticos, culturales, gastronómicos e ideológicos del mundo, ha tenido su influencia también en el pensamiento estratégico marítimo norteamericano, afianzando así su política exterior basado en el desarrollo del mar, y justificar ante su sociedad la consecución de guerras u apoyo a naciones que estando en conflicto, cuyas operaciones militares afectan a sus intereses económicos o estratégicos, como es el caso de Arabia Saudita, Irak, Turquía, Ucrania, Israel, Polonia, la Unión Europea, o países donde mantiene bases militares por su cercanías a un “Choke Point” como es el caso de Colombia. (Sanz, 2022)

Es necesario recalcar la importancia del apoyo que debe proveer la ciudadanía estadounidense a su gobierno para continuar con la política exterior basada en el dominio del mar, puesto que esta genera un gasto que deben asumir los contribuyentes, con el fin de mantener el apoyo a naciones que sostienen las rutas marítimas comerciales, así como el soporte logístico a las flotas norteamericanas desplegadas en todo el mundo.

Las rutas comerciales marítimas, la lucha por el control del mar. Guerras actuales y próximas.

Con la importancia que tiene el control del mar para una nación que busca mantener su hegemonía en base al comercio y la fuerza militar, y con políticas establecidas para el dominio mundial, la relevancia que poseen las rutas comerciales marítimas hace que en caso de que estas sufran alguna alteración a sus actividades normales, deriven en una inmediata atención por cualquier país que dependa de estas rutas, así como también una reacción internacional o regional de apoyo o repudio a los países que hayal alterado estas actividades, especialmente en donde se sitúe algún “Choke Point” que tenga rutas comerciales vitales, acarreando a una crisis diplomática, que termine en sanciones comerciales, el incremento del precio de productos vitales para la industria o la alimentación mundial (Eisele, 2022), y que finalmente puedan derivar en la

movilización de flotas navales como una medida de control y disuasión hacia terceros países que hayan provocado esta crisis.

Por consiguiente, el mantenimiento de las rutas comerciales marítimas, ha sido, es y será el principal valor que posee una nación con el fin de mantener su estatus mundial, o que en su defecto busque este objetivo, razón por la cual el desarrollo marítimo, que incluye la construcción, mejoramiento y ampliación de puertos y toda su logística pertinente, local o en territorios extranjeros, necesita sostener esta rutas por medio de convenios, acciones diplomáticas y el desarrollo binacionales entre las potencias extranjeras interesadas y los territorios aledaños a las rutas.

Todas estas acciones, constituyen una lucha silenciosa entre las naciones interesadas comercialmente y que mantienen su economía gracias al tráfico mercante existente, razón por la cual cada una de estas naciones busca alianzas o estrategias nacionales que permitan la protección de potencias mundiales en caso de un impase diplomático que derive en una movilización de fuerzas navales (Conte de los Rios , 2023). Ya en la praxis, Estados Unidos ha tenido esta tarea de protección y aseguramiento del tráfico mercante mundial desde la Segunda Guerra Mundial, acción que desde finales del siglo XX y en el transcurso del presente siglo se ha visto trastocada por otras potencias como son China y Rusia, la cual han incrementado su economía y por consiguiente su presencia en las decisiones mundiales, en base al establecimiento de alianzas comerciales, nuevas relaciones diplomáticas, así como el crecimiento de sus activos militares.

Ante esta situación, el control de las rutas comerciales, con un gigante asiático en constante ascenso como es China, el cual, previo y posteriormente a la pandemia de la COVID-19 ha tomado el control de casi todas las grandes corporaciones mundiales, teniendo una activa participación en el comercio global, ampliando sus relaciones comerciales con países en vías de desarrollo con grandes activos en recursos minerales o tierras cultivables. También la gran injerencia de la presencia china, por medio de sus ciudadanos que migran hacia las principales regiones comerciales del mundo, ofrece una presencia que permite la expansión de su gobierno donde existan asentamientos de esa nacionalidad; y que aplicado esto en la lucha por el control del mar, produce que también se afiancen los relaciones económicas por el gran comercio en importaciones de productos desde China para comercializarlos a nivel local, que para el caso de América del Sur. A su vez, es conocida la gran presencia de la flota pesquera china (Gonzalez, 2021), la cual realiza faenas de pesca de altura a gran escala, la misma que literalmente depreda a todas las especies marinas migratorias, además de generar contaminación y mermar las reservas marinas las cuales dependen las economías costeras de países como Colombia, Perú, Ecuador, Chile y Argentina, siendo este motivo de acciones diplomáticas, donde ya se vivió el estado ecuatoriano un episodio en el Ecuador al encontrar buques pesqueros en la Reserva Marina de Galápagos en el año 2016.

Si bien esta injerencia de la flota pesquera china no ha llevado a acciones mayores, que hayan generado la movilización de fuerzas navales, pero es un indicador que en un futuro próximo, cuando las reservas de recursos marinos no abastezcan a la población continental asiática, y Sudamérica empiece a tener una conciencia más amplia del valor estratégico del mar y sus recursos, se movilicen fuerzas multinacionales navales en la región con el fin de evitar esta depredación, siendo la respuesta china diplomática y económica, pese que, dadas las necesidades, esta flota pueda contratar mercenarios o movilizar buques de su Marina de Guerra para imponer su presencia, justificando la soberanía nacional según lo dictan las leyes marítimas reconocidas internacionalmente. En que respecta a las guerras modernas, es conocido que la invasión a Ucrania, aparte de la expansión territorial rusa, su objetivo político y económico de la guerra era otro: el acceso al Mar Negro (Atland, 2021). Puesto que Rusia no tuvo una preponderancia histórica ni mundial a nivel marítimo luego de la desintegración de la Unión Soviética y a inicios del presente siglo, ya con el ascenso de Vladimir Putin, los cambios económicos se hicieron sentir, viendo la necesidad de expandir su hegemonía y recuperar su protagonismo mundial, realizando alianzas comerciales con países vecinos, y devolviendo el poderío militar que otrora tuvo la ex Unión Soviética, realizando acciones concretas en el ámbito naval como la construcción de su primer portaaviones, así como la modernización de toda su flota naval, recuperando unidades dotándolas con tecnología de punta.

Ante el debilitamiento de la Unión Europea y el relajamiento de la OTAN luego de las guerras libradas en Medio Oriente con la invasión a Irak en el año 2003 y la ocupación de Afganistán desde el 2001, y que terminaron con la retirada de tropas en el mandato de Donald Trump en el año 2021, permitió que Rusia busque el acceso al mar Mediterráneo el cual siempre ha sido negado por no tener una presencia permanente en el mismo, luego que pese a ser aliado de Estados Unidos e Inglaterra en la Segunda Guerra Mundial, no tuvo una participación activa en los territorios recuperados de los alemanes en el mar Mediterráneo, sino teniendo sólo una base naval en Tartús, la cual su presencia evitó la injerencia total de fuerzas aliadas durante la guerra civil en Siria que culminó en el presente año 2025. Ahora, su presencia en el mar Azov, por sus límites terrestres con el mismo, lo privaron de tener acceso al Mar Negro, hecho que fue contrarrestado al ocupar la Península de Crimea en el año 2014, situación que mostraba el advenimiento de una posterior acción bélica en la región con el fin de consolidar su posición terrestre, hecho que desembocó en la invasión a Ucrania en el año 2022.

El control y la presencia de la Armada rusa en el Mar Negro, proyectará a mediano plazo su expansión hacia el Mediterráneo, donde tendrá que esperar las posibles discrepancias que existan entre Estados Unidos y la Unión Europea para imponer su autoridad por medio del control del gas que es enviado desde su territorio, donde también podría incrementar su presencia por medio de la instalación de bases militares

especialmente al norte de África, región que fue devastada por la Primavera Árabe en el año 2011.

En la actualidad casi dos años y medio luego de la invasión a Ucrania, donde la OTAN y Estados Unidos ha prestado su ayuda militar y económica al país invadido, esta contienda ha demostrado la importancia que posee el mar para una nación, donde la presencia rusa en los territorios ocupados son en las costas que pertenecían a Ucrania en el mar Azov y en el Mar Negro. Las consecuencias de la guerra, como es de conocimiento general provocaron una crisis y un aumento de precios a nivel mundial de productos esenciales para la agricultura como son los fertilizantes, así como el trigo, el cual es parte de la cadena alimenticia de muchos países del mundo, puesto que ambos productos no pudieron salir de los puertos ucranianos hecho que corrobora lo mencionado respecto a la importancia del control de las rutas marítimas y su afectación comercial en un mundo globalizado en el siglo XXI.

La invasión de Ucrania, que constituye el mayor conflicto bélico en la actualidad, luego de la guerra en la Franja de Gaza iniciada en el año 2023, constituye el claro ejemplo de cómo el control de las rutas comerciales marítimas, la impone la nación más fuerte; donde se puede prever que se pueden proyectar otras guerras a corto plazo, justamente en la lucha por el control de espacios marítimos vitales e importantes donde China vuelve a tener un rol participativo.

Un posible invasión a Taiwán, fue la preocupación de la administración Biden, donde China bajo la política de su presidente Xi Jinping, busca la gloria económica para situar al país en el rol mundial (Rittenhouse & Talmadge, 2022), puesto que no ha figurado como potencia económica luego de la Guerra Fría, siendo la base de su prosperidad afianzada en el crecimiento y actualización de todos sus activos militares, desarrollando un portaaviones y una Armada basada en armamento para combatir a las amenazas actuales y dotando a sus equipos con tecnología y asistencia rusa (Battaleme, 2022), su principal aliado militar.

Las constantes maniobras militares navales de China en las cercanías de la Isla de Taiwán, simulando una invasión, inquietan a los ojos occidentales, puesto que por el mar de China, que posee una extensión de 3,5 millones de kilómetros cuadrados, pasa un tercio del comercio mundial que incluye buques petroleros, razón por la cual con la invasión de Taiwán, garantizaría que China posea el control de los pasos obligados mercantes más lucrativos (Martin, 2024), además se debe tomar en consideración que el potencial exportador de Taiwán constituyen los equipos electrónicos, metales para la construcción de chips, elementos para computadores, razón por la cual al tomar el control de esta isla, se tendría la hegemonía de otra línea de producción vital en la actualidad, debido a la gran dependencia tecnología que rige la vida cotidiana.

Por consiguiente, una posible invasión a Taiwán por China debe ser considerado por las potencias occidentales, más aun teniendo como aliados a Rusia y Corea del Norte, donde este último en un esfuerzo por sacar adelante a su economía ha prestado su contingente de soldados de élite a Rusia, país que en la lucha contra Ucrania ha

perdido una cantidad considerable de soldados, donde Corea del Norte con la ayuda enviada, espera tomar parte del botín de guerra para mejorar su posición como potencia nuclear.

El mar de China no constituye un foco aislado de un posible conflicto por la lucha por el control comercial, sino también existen otros ejes de interés, como es el control de la Ruta de la Seda, el cual constituye el transporte de mercaderías tanto terrestres como marítimas a través una red de trenes que pasa por Asia y Europa en el caso terrestre, así como el comercio marítimo a través de África y el Mediterráneo, lo que crea un punto de tensión, puesto que China como se ha indicado posee una gran participación en el comercio mundial, y tomando en consideración la gran presencia que posee en África, región poco desarrollada históricamente, fuente de recursos minerales vitales para la industria, y que ha recibido ayuda económica del gigante asiático, donde mantiene una base militar en Yibuti (Kardon, 2022). El control de esta ruta también implicaría un golpe a la economía mundial, proyectando la presencia militar de bases chinas en países africanos cuyos puertos son de paso obligado para el comercio o reabastecimiento de combustible de flotas mercantes.

El valor estratégico del Canal de Panamá y Groenlandia. La búsqueda de Trump del control de las rutas marítimas en las próximas décadas.

La situación geopolítica mundial en el presente siglo, ha obligado a que las potencias mundiales revaloricen al mar como un recurso estratégico, ya que contiene las reservas de minerales y productos marinos que garantizan la supervivencia de las nuevas generaciones, que ante el crecimiento de la población a nivel mundial, el presidente norteamericano Donald Trump, ha mencionado en repetidas ocasiones el retomar la hegemonía en uno de los puntos clave para el comercio mundial como es el Canal de Panamá, el cual desde su creación impuso una concepción diferente al tráfico mercante mundial, evitando regiones conflictivas así como también la reducción del tiempo de las travesías de los buques mercantes, y desarrollando una región la cual ha dependido del tráfico mercante para su auge económico y social.

El valor estratégico del canal fue ya puesto en escena durante la Segunda Guerra Mundial, lo que obligó a Estados Unidos a la toma de territorios cercanos, con el fin de ofrecer bases de avanzada para sus aviones de exploración aeromarítima y sus buques para la defensa de esta región en caso de una invasión o bombardeo por la potencia naval de ese entonces que era Japón (Valdés, 2021). Es necesario indicar que, para tener la categoría de estratégico, una posición como es el Canal de Panamá, su pérdida represente un duro golpe a la economía marítima, así como también a la economía de un país en tiempo de paz, y que, en caso de guerra, la toma de este objetivo afecte al esfuerzo de guerra y quebrante la voluntad de lucha de toda una nación para continuar las hostilidades, justificando así toda acción diplomática, económica y militar que conlleve su recuperación (Mancuso, 2022).

Ahora, el deseo de Trump no constituye un simple enunciado parte de su estrategia de volver hacer a Norteamérica un país con el mejor estilo de vida, sino retomar la hegemonía del control de un paso que estuvo administrado bajo el mando norteamericano hasta 1999, donde para esa acción necesita de una estrategia diplomática más que militar, puesto que el uso de la fuerza sólo traería más represalias por parte de naciones que mantienen un tráfico comercial por el Canal. Para Estados Unidos el canal de Panamá representa el 40% del tráfico de contenedores, así como paso obligado del petróleo a su territorio. En caso de perder este paso de buques, tendrían que realizar una travesía más larga, donde pueden verse amenazados por otros peligros como piratería, zonas de guerra, etc. (Verschuur, 2024)

El costo de navegación por el canal no es muy alto para los buques mercantes, sin embargo, la presencia de administradores chinos en puertos panameños si trastoca al enunciado de Trump, donde la injerencia progresiva de este país en Panamá desde el año 2017, puede significar en un futuro cercano que su presencia económica, hiera el corazón del orgullo norteamericano al tener el control de este paso clave del comercio mundial, donde no aceptaría la injerencia de su rival en este punto relativamente cerca geográficamente, y que tenga una influencia directa en su economía. (Mendez & Alden, 2024)

Si bien el poco tiempo de la administración Trump, ha firmado decretos tajantes y que deshacen todo lo actuado por su predecesor, la cuestión del Canal de Panamá ocupa un lugar especial en su despacho, debido a que tiene un país con una deuda interna muy alta, un gobierno que ha mantenido guerras, ayudando a países con donaciones que sólo han mermado su capacidad monetaria, como es el caso del cierre de oficinas como la USAID, creando una dicotomía social interna la cual está dispuesto a asumir con el fin de cumplir su objetivo de campaña electoral.

Si no logra su objetivo de recuperar la administración del Canal de Panamá, no habrá perdido económica y militarmente nada, pero si una gran oportunidad de demostrar su hegemonía ante el mundo, y retomar el control de una zona la cual estuvo protegida en todos los ámbitos hasta 1999. 25 años después, el repensar en su administración total, implicaría el retomar las bases militares y navales establecidas ahí, hecho que implicaría que sus adversarios políticos y económicos como Rusia y China, los cuales aunque están en capacidad de movilizar buques de guerra a la región, replanteen sus estrategias y diplomacia en Sudamérica, región donde mantiene un vínculo económico fuerte, frente a un Gobierno estadounidense que busca la deportación masiva y la expulsión de todos los latinos de su territorio bajo el pretexto de su enunciado político de campaña electoral.

En lo que respecta a Groenlandia, su posición la sitúa como un punto estratégico más militar que comercial, sin embargo la presencia de Rusia y China en el sector, así como el desarrollo de flotas árticas, ha llamado la atención de Trump, que puede buscar en el sector un sitio para el establecimiento de bases de apoyo a flotas mercantes y de guerra, frente al ascenso económico de sus rivales, además de proveer un

posicionamiento estratégico en caso de una ruptura diplomática y militar con Europa (Madueño, 2024), donde ejercería una presión contra China para evitar rutas comerciales por el sector, siendo la intención de su gobierno al crear la “Ruta Polar de la Seda”, afianzando sus criterios económicos mundiales.

A su edad de 78 años, Trump busca el control de mar como una fuente de poder, la que misma que evita que sus pares puedan usar al mar como una vía de expansión como ha sido a lo largo de la historia, donde Groenlandia, ofrece también recursos naturales no explorados, que podrían sostener la economía norteamericana por varias décadas sin depender de otras partes del mundo especialmente de petróleo y minerales raros usados con fines electrónicos. (Chiriboga, 2024)

El poder que ofrece el control del mar abre la posibilidad de establecer nuevas alianzas y convenios que permitan que países con poca inversión extranjera, así como también con crisis sociales, puedan aprovechar para el combatir amenazas regionales. Sin embargo, la política de Trump de cortar toda ayuda militar, económica y social a cualquier país excepto Israel, produce que estos convenios sean una falacia, sin embargo, están abiertos a posibilidades en caso de afectar los intereses económicos y políticos de las principales potencias rivales.

## RESULTS

Make America Great Again. La posible pérdida de las rutas marítimas asiáticas. El futuro de las Islas Galápagos

De acuerdo con lo explicado, las estrategias que ejecutaría Estados Unidos para frenar la constante presencia de China en las economías sudamericanas, sería el abrir un frente económico de ayuda o incrementar el mercado con la importación y exportación de productos norteamericanos, disminuyendo así la presencia de China en el comercio sudamericano. El resultado de esta estrategia, sería la disminución de una presencia constante por parte de flotas mercantes asiáticas en Sudamérica, y la consecuente reducción del establecimiento de sus ciudadanos en la región, que contribuyen al mantenimiento y consolidación en la economía del sector ; a su vez la ejecución de faenas de pesca de altura por parte de su flota pesquera, la cual contrata servicios logísticos locales, dinamiza la economía de países como Perú, Chile y Ecuador; por consiguiente, una estrategia cooperación en la región significaría la pérdida de una importante fuente de ingresos económicos, así como uno de los puntos fuentes de proteínas y recursos minerales para China, por lo que para consolidar y afianzar esta estrategia Estados Unidos deberá establecer una presencia comercial muy agresiva con todos los países sudamericanos, tomando en consideración la ayuda o establecimiento de bases militares en el sector, evitando cualquier intención de que la flota pesquera asiática contrate mercenarios embarcados

en sus barcos pesqueros, para lo cual las Islas Galápagos son vitales para el establecimiento de una base militar norteamericana (Landaburo & García, 2024). Como antecedente se puede mencionar que la posición estratégica que poseen las Islas se remonta al siglo XVI, XVII, y XVIII, donde eran un punto de abastecimiento de flotas balleneras, así como también de buques de guerra. En el siglo XIX estas islas eran autosuficientes, siendo también una cárcel natural para presos políticos del incipiente país ecuatoriano, por lo que estas islas fueron cotizadas por varios países para establecer sus bases de ultramar, hasta que fueron incorporadas al estado ecuatoriano en 1832.

Por consiguiente, este aspecto histórico prevalece hasta la presente centuria, por lo que debido al incremento de diferentes amenazas y riesgos existentes en los espacios marítimos jurisdiccionales ecuatorianos, que afectan el comercio marítimo por Sudamérica siendo uno de ellos el narcotráfico, ha llevado a la ejecución de operaciones navales multinacionales (Hidalgo, 2024) con el fin de contrarrestar esta creciente amenaza que posee como aliados a cárteles mexicanos y mafias europeas, razón por la cual la presencia norteamericana se ajusta a la política de Donald Trump de acabar con los cárteles, que son los principales exportadores de droga al país, junto con el tráfico de personas que son usadas para estos fines.

Aunque no hay un pronunciamiento oficial norteamericano sobre las Islas Galápagos, a corto y mediano plazo, si Estados Unidos tiene planes sobre el Canal de Panamá, tendrá que utilizar las islas para sus aviones y buques de guerra, en base a la autorización concedida por el Gobierno de Galápagos en el año 2024 (PRIMICIAS, 2024), donde además puede potenciarse sus espacios para la construcción de bases navales multinacionales que brinden todo el soporte logístico a flotas mercantes y de guerra, así como también todo tipo de aeronaves.

Mediante un adecuado uso de la diplomacia, ante el incremento del narcotráfico y todos sus delitos conexos, el Ecuador posee una oportunidad de ofrecer las islas como una garantía para evitar la expansión del narcotráfico en el país, la cual se ha infiltrado en todos los estratos de la sociedad, donde prácticamente ha acabado con los sueños de por los menos dos generaciones de jóvenes, tomando poblaciones enteras, afectando a la sociedad, disminuyendo la calidad de vida de la población, cuyos efectos ha ahuyentado a la inversión extranjera, el turismo, el desarrollo social y la educación.

Un acuerdo diplomático con Estados Unidos por medio del uso de las islas Galápagos, con el fin de afianzar su posición frente a su principal competidor que es China, el cual posee una gran presencia en el país, ofrece además una puerta abierta para la ejecución de convenios sociales, que si bien el país norteamericano no desea ofrecer más ayuda a terceros países, para esa situación en particular constituye una excepción que debe ser tomada a consideración por el actual gobierno, el cual posee como su primer enemigo interno al narcotráfico, para lo cual ha solicitado a la Asamblea Nacional en febrero de 2025, la autorización para que tropas extranjeras

norteamericanas puedan colaborar de manera temporal durante el desarrollo del Conflicto Armado Interno. (VISTAZO, 2025).

## CONCLUSIONS

El mar como un símbolo de expansión y conquista, ha sido revalorizado en la actualidad como un recurso estratégico, lo que ha llevado a la guerra a varias naciones, las cuales han optado por el uso de la fuerza frente a la diplomacia, debido a la gran necesidad de su conquista por la hegemonía económica y política ante sus potenciales rivales, por lo que la explotación del mar en beneficio propio ha sido una preocupación constante por países como Estados Unidos, que ha visualizado al mar como una reserva de alimentos y recursos naturales, la cual debe ser sostenida por una poderosa flota mercante, bases de ultramar, así como una marina de guerra capaz de defenderla. En la actualidad obviar al mar, como un elemento de desarrollo y prosperidad, significa la pérdida de un espacio dentro del tablero geopolítico mundial, lugar que será ocupado por otras naciones que buscan esta posición y que ha sido demostrada por China, la cual en los últimos 25 años ha poseído un crecimiento económico y militar proyectado a las rutas comerciales mundiales, donde también ha buscado la hegemonía de una región entera con una posible intervención militar a la isla de Taiwán, visualizando el control de un importante paso del tráfico mercante mundial.

El desarrollo de la guerra en Ucrania es un ejemplo de cómo el control de los territorios cercanos a rutas marítimas y “Choke Point” constituye un punto importante en los objetivos nacionales de una potencia como Rusia, donde además sus aliados buscan su participación, una vez que se declare la victoria sobre el control de territorios cercanos al mar.

Los hechos que corroboran la importancia de puntos estratégicos para el comercio mundial fueron demostrados en la Segunda Guerra Mundial, donde el valor de las Islas Galápagos constituía su posición y distancia al Canal de Panamá, siendo un punto de abastecimiento para buques y aviones que realizaban patrullajes desde las islas. Este valor no ha perdido vigencia, siendo un elemento que puede ofrecer al Ecuador una oportunidad para el establecimiento de convenios con Estados Unidos, el cual pese a su negativa de mandar más asistencia económica y militar al extranjero, la amenaza actual que es el narcotráfico pueden afectar a las rutas marítimas comerciales y las flotas mercantes que ondean el pabellón norteamericano, por lo que el gobierno actual ecuatoriano, con el fin de asegurar la soberanía nacional en sus espacios marítimos jurisdiccionales y terrestres, está en posibilidad de ofrecer las islas para la creación de una base multinacional, para que operen buques y aviones desde este punto para eliminar y neutralizar la amenaza del narcotráfico, que ha mermado el desarrollo social, económico y educativo del Ecuador.

## REFERENCES

- Alba, D., Ortegón , J., Cabuya , D., Riola , J., y Fajardo, C. (05 de enero de 2022). Modelo conceptual del Sistema del Poder Marítimo a nivel estratégico en Colombia. *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologías de Informacao*(49), 211-221. Retrieved 30 de enero de 2025, from [https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Fajardo-Toro/publication/363210801\\_Modelo\\_conceptual\\_del\\_Sistema\\_del\\_Poder\\_Maritimo\\_a\\_nivel\\_estrategico\\_en\\_Colombia\\_Conceptual\\_model\\_of\\_the\\_Maritime\\_Power\\_System\\_at\\_a\\_strategic\\_level\\_in\\_Colombia/links/6311a6a8ac](https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Fajardo-Toro/publication/363210801_Modelo_conceptual_del_Sistema_del_Poder_Maritimo_a_nivel_estrategico_en_Colombia_Conceptual_model_of_the_Maritime_Power_System_at_a_strategic_level_in_Colombia/links/6311a6a8ac)
- Atland, K. (2021). Redrawing borders, reshaping orders: Russia's quest for dominance in the Black Sea region. *European Security*, 30(2), 305-324. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/09662839.2021.1872546>
- Battaleme, J. (diciembre de 2022). La rivalidad estratégica entre China y EEUU.: Poderes Continentales y Poderes Navales en el Siglo XXI. *Revista de Investigación en Política Exterior Argentina*, 2(4), 17-22. Retrieved 01 de febrero de 2025, from <https://politicaexteriorargentina.org/wp-content/uploads/2022/12/RIPEA-VOL-2-N-4.pdf#page=23>
- Chiriboga, J. (2024). Estrategias Geopolíticas utilizadas por Estados Unidos, Rusia y China para el Control de la Zona. Lima, Perú: Universidad San Ignacio de Loyola. Retrieved 19 de febrero de 2025, from <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/27fe1eca-0824-46aa-a758-0b3ecb7ed964/content>
- Conte de los Rios , A. (12 de enero de 2023). El dominio ruso del mar Negro a la sombra del conflicto de Ucrania. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 1-20. Retrieved 26 de marzo de 2023, from [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2023/DIEEEO03\\_2023\\_AUGCON\\_Negro.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEEO03_2023_AUGCON_Negro.pdf)
- Eisele, I. (22 de julio de 2022). Ucrania: 5 claves sobre la exportación de cereales. Retrieved 25 de marzo de 2023, from DW.COM: <https://www.dw.com/es/ucrania-5-claves-sobre-la-exportaci%C3%B3n-de-cereales/a-62569340>
- Flint, C. (2021). SeaPower, Geostrategic Relations, and Islandness: The World War Two Destroyers for Bases Deal. *Island Studies Journal*, 16(1), 271-291. <https://doi.org/https://doi.org/10.24043/isj.139>
- Gonzalez, A. (24 de febrero de 2021). La gran Armada pesquera China: amenaza para Iberoamérica. *IEEE*, 21, 162-173. Retrieved 20 de enero de 2023.
- Hidalgo, R. (27 de junio de 2024). Galapex II 2024. Guayaquil, Guayas, Ecuador: Diario El Universo. Retrieved 01 de septiembre de 2024, from <https://www.eluniverso.com/opinion/columnistas/galapex-iii-2024-nota/>

- Jennings, N. (2022). The Army and Sea Control. *Journal of Advanced Military Studies*, 13(2), 182-195. Retrieved 02 de febrero de 2025, from <https://muse.jhu.edu/article/866874>
- Kardon, I. (2022). China's Global Maritime Access: Alternatives to Overseas Military Bases in the Twenty-First Century. *Security Studies*, 31(5), 885-916. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/09636412.2022.2137429>
- Landaburo, L., y García, D. (2024). Crisis en las Galápagos. Estrategia de cobertura (hedging) de Ecuador ante Estados Unidos y China. *Revista Científica General José María Córdova*, 22(45), 9-32. <https://doi.org/https://doi.org/10.21830/19006586.1233>
- Madueño, M. (30 de noviembre de 2024). Planes estratégicos para el Artico: geopolítica, recursos y neocolonialismo. *Revista de Pensamiento Estratégico y Seguridad*, 9, 27-42. <https://doi.org/https://doi.org/10.54988/cisde.2024.2.1475>
- Mancuso, F. (2022). Las Estrategias Marítima y Naval en el siglo XXI. 61-87. <https://doi.org/https://doi.org/10.25062/9786280000725.02>
- Martin, N. (25 de agosto de 2024). How South China Sea tensions threaten global trade. Alemania: DW. Retrieved 14 de febrero de 2025, from <https://www.dw.com/en/south-china-sea-tensions-pose-threat-to-international-trade/a-69926497>
- Martins, V. (2024). Hot Spots of the Security Challenges on Maritime Trade: Case of the most relevant Choke Points in the world. New approaches to State Security Assurance (pp. 102-113). Brno: University of Defence. Retrieved 13 de febrero de 2025, from [https://lib.unob.cz/KONFERENCE/DK/DK\\_Sbornik\\_2024.pdf#page=102](https://lib.unob.cz/KONFERENCE/DK/DK_Sbornik_2024.pdf#page=102)
- Mendez, A., y Alden, C. (July de 2024). Panama, Ecuador, and China: The Dangers of Short-Term Calculations. Washington, Estados Unidos: United States Institute of Peace Press. Retrieved 19 de febrero de 2025, from <https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep62166.pdf?acceptTC=true&coverpage=false&addFooter=false>
- PRIMICIAS. (19 de diciembre de 2024). PRIMICIAS. Retrieved 19 de febrero de 2025, from <https://www.primicias.ec/politica/galapagos-estados-unidos-acuerdos-seguridad-cooperacion-85870/>
- Rittenhouse, B., y Talmadge, C. (2022). Then What? Assessing the Military Implications of Chinese Control of Taiwan. *International Security*, 47(1), 7-45. [https://doi.org/https://doi.org/10.1162/isec\\_a\\_00437](https://doi.org/https://doi.org/10.1162/isec_a_00437)
- Sanz, G. (2022). Océanos y choke points, oportunidades, riesgos para el comercio marítimo global. *Energía y Geoestrategia* 2022, 43-102. Retrieved 09 de mayo de 2023, from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8536311>
- Valdés, F. (15 de julio de 2021). Roles que ha desempeñado el Canal de Panamá, 1914-2020. *Revista Científica Orbis Cognita*, 5(2), 95-110. Retrieved 12 de febrero

de 2025, from  
[https://revistas.up.ac.pa/index.php/orbis\\_cognita/article/view/2323/2151](https://revistas.up.ac.pa/index.php/orbis_cognita/article/view/2323/2151)  
Verschuur, J. (28 de octubre de 2024). Systemic impacts of disruptions at maritime  
chokepoints. 1-24. <https://doi.org/https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-5234319/v1>  
VISTAZO. (19 de febrero de 2025). VISTAZO. Retrieved 21 de febrero de 2025, from  
<https://www.vistazo.com/politica/nacional/2025-02-19-daniel-noboa-pide-cancilleria-iniciar-acciones-ingreso-fuerzas-internacionales-ecuador-NI8846087>