

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de ciencias sociales y Humanidades

Rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las Galápagos vista desde la ecología política latinoamericana.

Edwin David León Giraldo

Relaciones Internacionales

Trabajo de fin de carrera presentado como requisito para la obtención del título de
Licenciado en Relaciones Internacionales

Quito, 15 de mayo de 2024

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Ciencias Sociales y Humanidades

HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA

**Rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las Galápagos vista desde
la ecología política latinoamericana.**

Edwin David León Giraldo

Nombre del profesor, Título académico

Sofía Zaragocín Carvajal, PhD

Quito, 15 de Mayo de 2024

© DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Educación Superior del Ecuador.

Nombres y apellidos: Edwin David León Giraldo

Código: 00214465

Cédula de identidad: 1719565085

Lugar y fecha: Quito, día 15 de Mayo de 2024

ACLARACIÓN PARA PUBLICACIÓN

Nota: El presente trabajo, en su totalidad o cualquiera de sus partes, no debe ser considerado como una publicación, incluso a pesar de estar disponible sin restricciones a través de un repositorio institucional. Esta declaración se alinea con las prácticas y recomendaciones presentadas por el Committee on Publication Ethics COPE descritas por Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing, disponible en <http://bit.ly/COPETHeses>.

UNPUBLISHED DOCUMENT

Note: The following capstone project is available through Universidad San Francisco de Quito USFQ institutional repository. Nonetheless, this project – in whole or in part – should not be considered a publication. This statement follows the recommendations presented by the Committee on Publication Ethics COPE described by Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing available on <http://bit.ly/COPETHeses>.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación se enfocara en responder la pregunta central: ¿Cuál es el análisis desde la ecología política latinoamericana sobre las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las galápagos? El punto central de esta investigación es poder determinar un análisis que se realizaría desde el prisma de la ecología política latinoamericana como una disciplina relativamente nueva pero ya instaurada en la academia. Este análisis buscara ver de que forma se vería de que forma las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las Galápagos tienen un impacto ambiental sobre las mismas islas, Ecuador y la región. El objetivo principal es poder identificar los factores contextuales que han dado lugar a la presencia de piratas en las costas del Ecuador, de la misma forma reflexionar e investigar la evolución de la piratería como concepto y practica a través de los años hasta su versión modernizada la cual por su complejidad tiene varias formas.

ABSTRACT

The present research will focus on answering the central question: What is the Latin American political ecology analysis of trade routes and naval piracy around the Galapagos Islands? The central point of this research is to determine an analysis that would be carried out from the perspective of Latin American political ecology as a relatively new discipline but already established in the academy. This analysis will seek to see how trade routes and naval piracy around the Galapagos Islands have an environmental impact on the islands themselves, Ecuador and the region. The main objective is to identify the contextual factors that have led to the presence of pirates on the coasts of Ecuador, as well as to reflect and investigate the evolution of piracy as a concept and practice over the years until its modernized version, which due to its complexity has several forms.

TABLA DE CONTENIDO

Introducción.....	8
Antecedentes.....	10
Justificación.....	16
Pregunta de investigación.....	20
<i>Preguntas auxiliares</i>	20
Objetivo de investigación.....	21
<i>Preguntas auxiliares</i>	21
Revisión de Literatura.....	22
<i>Ecología política latinoamericana y piratería en el siglo XXI</i>	23
<i>Rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana</i>	26
<i>Relación entre las rutas mercantiles y la piratería en las Islas Galápagos</i>	29
Posicionalidad.....	34
Reflexividad.....	35
Discusión.....	36
<i>Relación entre Ecología política latinoamericana y piratería en el siglo XXI</i>	36
<i>Creación de rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana</i>	39
<i>Piratería en las Islas Galápagos y sus rutas mercantiles</i>	42
Conclusiones.....	46
Referencias Bibliográficas.....	51

INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación se enfocara en responder la pregunta central: ¿Cuál es el análisis desde la ecología política latinoamericana sobre las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las galápagos? El punto central de esta investigación es poder determinar un análisis que se realizaría desde el prisma de la ecología política latinoamericana como una disciplina relativamente nueva pero ya instaurada en la academia. Este análisis buscara ver de que forma se vería de que forma las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las Galápagos tienen un impacto ambiental sobre las mismas islas, Ecuador y la región. El objetivo principal es poder identificar los factores contextuales que han dado lugar a la presencia de piratas en las costas del Ecuador, de la misma forma reflexionar e investigar la evolución de la piratería como concepto y practica a través de los años hasta su versión modernizada la cual por su complejidad tiene varias formas.

Entonces, debido a que la piratería en Ecuador y en Latinoamérica no se da de la misma forma que en África o el sudeste asiático, a pesar de ciertos patrones similares de las condiciones en las que se da esta practica es necesario que se de lugar a mayor investigación y análisis especializado a estas características regionales. Por otro lado, la ecología política latinoamericana tiene una perspectiva particular en cuanto a como operan las rutas mercantiles en la zona, un punto de vista que usualmente parte del de colonialismo en donde exponen en rol de países, previamente colonias juegan dentro del panorama político – económico internacional. Expresando principalmente, como trasciende, a través de relaciones de poder entre estados a un estatus de colonialismo moderno.

La investigación se dio priorizando autores de sur global debido a que, incluso si es valioso tener perspectivas globales de acuerdo a los temas el objetivo central se basa en la ecología política (latinoamericana) y por ello me centre en buscar autores de latino américa o ecuatorianos que pudiesen tener una perspectiva local y adecuada para el tema por su conocimiento personal en el tema. De la misma forma, también se incluyen autores externos para poder obtener un panorama mas amplio dedicado a plantear un análisis mas globalizado y correcto. Este tema se planteo esencialmente para profundizar la investigación y fomentar el pensamiento critico en cuanto a una problemática local que no ha tenido suficiente atención. Y así, una de las maneras en las que se puede enfrentar a este problema en un futuro tanto cercano como lejano es aprendiendo mas del mismo.

Finalmente, la tesis se estructura en base a la pregunta central mencionada y tres preguntas auxiliares que parten de la misma discutidas exhaustivamente tras previamente ser planteadas conjuntamente a una profunda revisión de literatura que incluye a varios autores relacionados a este marco especifico. Tras plantear todas las bases se llevo a realizar el análisis en las conclusiones siempre estudiado a través del lente de la ecología política latinoamericana pues esto resalta el enfoque novedoso del tema central. Asimismo, se incluye dentro del texto mi posicionalidad y reflexividad como autor del mismo y recomendaciones para futuras investigaciones relacionadas.

ANTECEDENTES

El contexto de mi proyecto se centrara en la relevancia histórica de la piratería, su evolución a través de los años así como el origen de nuevos métodos de piratería moderna. Por otro lado, la reacción que ha tenido la comunidad internacional ante la piratería a lo largo de los años y el rol pivotal que tiene Galápagos dentro de la historia de la piratería.

La piratería naval es una actividad o practica sumamente antigua que data hasta el siglo V A.C o incluso se encuentra evidencia que va hasta 2000 A.C la cual consiste en saqueo organizado y bandolerismo marítimo con el fin de robar la carga del barco objetivo, apoderarse de la nave, pedir rescate por los tripulantes o vender a los mismos como esclavos. Su origen esta relacionado con el golfo pérsico o también llamado la costa de los piratas por razones obvias, pero esta no se limitaría a esta zona, varias otras civilizaciones en años posteriores también tendrían su versión de la piratería como los egipcios, los helenos, romanos e incluso los vikingos quienes revolucionaron los ataques navales con sus tácticas en combate marítimo contando con un amplio repertorio de notorias incursiones en toda Europa. La practica de la piratería cambiaria y evolucionaria dependiendo de las civilizaciones y se daría en todo el mundo, desde el mar mediterráneo, al indico y hasta el caribe (Naranjo, 2022) Tras la caída de Constantinopla, el mundo pirata no cambiaria mucho mas allá de ciertos eventos significativos tales como el descubrimiento de américa por parte de España, la inmensa riqueza que se obtuvo ahí y el tratado de Tordesillas destinado a la distribución de rutas de navegación entre las naciones colonizadoras para evitar conflictos entre coronas (Naranjo, 2022). Entonces, se daría la edad de oro de la piratería entre el siglo XVII y el siglo XVIII, esa que se relaciona comúnmente con todos los

estereotipos como patas de palo, parches, pericos, sombreros y otro tipo de cosas que marcaron esta época y todas las personas que vivieron este estilo de vida bohemio (Naranjo, 2022).

La edad de oro fue notoria y se sustentó por el apoyo que ciertas coronas daban a los piratas con el fin de usarlos contra sus rivales y beneficiarse económicamente, así es como islas como Nassau en las Bahamas y Isla tortuga en el Caribe se convirtieron en refugios y bases estratégicas para que los corsarios pudiesen atacar los barcos cargados de riquezas que regresaban de las colonias americanas así como las principales rutas mercantiles entre Europa y el Nuevo Mundo, quienes tomaban este camino como un estilo de vida escogían uno sumamente peligroso por toda la violencia que conllevaba (Cartwright, 2021) Eventualmente, como toda era, esta tuvo que llegar a su fin a finales del siglo XVIII cuando llegaron una serie de reformas que afectarían de una o otra forma a la piratería. La civilización moderna traería consigo presión internacional en contra así como esfuerzos colectivos por parte de las principales potencias para erradicar la piratería que no tendría más uso para ellos, de esta forma fuerzas marítimas como Inglaterra y Francia intensificaron operaciones navales con flotas patrulleras dentro de las rutas comerciales. De igual forma, existieron otras medidas indirectas que igualmente afectaron a la vida pirata como los avances en tecnología naval que inherentemente brindaban a los barcos una superioridad contra los ataques piratas así como una mejora armamentística que haría los encuentros más peligrosos contra los bucaneros y ciertas aristas de la convención de Ginebra que suprimían la trata de esclavos afectando una de las principales fuentes económicas de los piratas.

Tiempo después, la piratería clásica disminuyó hasta potencialmente extinguirse llegando entonces al siglo XXI donde a pesar de haber dejado los estereotipos piratas en el pasado junto

con grandes nombres como Barbanegra, William Kidd, Henry Morgan y otros esta evolucionaria naciendo en un contexto distinto con actores distintos pero motivaciones similares (Cartwright, 2021). Los piratas han pasado de gente que busca un medio de sobrevivir a criminales que solo buscan efectivo y ganancias en dinero fácil, la evolución de los piratas se ha dado por una serie de cambios económicos y tecnológicos que han permitido su regreso, un ejemplo de esto es el hecho de que ahora los piratas usan armas y municiones mas avanzadas así como lanchas ligeras y veloces que sabotean fácilmente a sus objetivos sin que estos puedan escapar, asimismo, los piratas ahora trabajan en la piratería de bienes como drogas, alcohol, combustible y otros bienes preciados; hoy en día la piratería es una extensión del terrorismo. (s.f) Es así, que la piratería se ha convertido en un problema serio en el del mundo contemporáneo adaptándose de la misma forma a otras problemáticas dentro del los retos de seguridad internacional como son las redes de narcotráfico, el terrorismo y otros como son problemas transnacionales. De la misma forma, estas aristas se han convertido en problemas conjuntos de todas las naciones del sistema por como pueden tener un impacto en las mismas.

Por lo que, en el contexto de la piratería moderna es importante analizar cual es la reacción del sistema internacional contra la misma, pues estamos muy lejos de la época dorada y como se menciona previamente, la piratería es mucho mas compleja así como la reacción del sistema hacia la misma. Pero la piratería ya no se limita solamente al ámbito marítimo pues con el nacimiento del internet y la revolución tecnológica se ha dado lugar a otros tipos de piratería como: Digital, informática, piratería de disco duro, softlifting, editorial y audiovisual. Es claro que la piratería marítima es sumamente distinta y mas peligrosa por lo que a pesar de sonar anticuada es posiblemente la que todavía se muestra como la que mas retos presenta a las

potencias mundiales. Los tipos de piratería afectan las economías de los países así como su desarrollo por que estas afectan las ganancias e ingresos de los creadores y del estado. (2022) Como dice el autor del artículo, cualquier tipo de piratería tiene un punto en común cuando impactan de manera negativa la economía de un estado sea informática o de otra índole. Por lo que, se puede entender de mejor forma la complejidad que presenta el reto de enfrentarse a la piratería para las principales potencias y las instituciones internacionales que se encargan de controlar esto y combatirlo. Claramente, son distintos los organismos dedicados a repeler los diferentes tipos de piratería y estos tienen sus propios métodos para hacer esto. Pero, es la piratería marítima la que ha retomado importancia en las últimas décadas pues a pesar de que a comparación de la informática que es más nueva y francamente misteriosa, la marítima se mantiene como algo que lleva siglos presentando un problema que afecta a las distintas naciones y a pesar de los distintos esfuerzos para erradicarla esta solo evoluciona dependiendo del contexto de la época sin señal de irse pronto.

Es así que, dentro de la importancia del contexto actual es necesario comparar la reacción del sistema internacional hacia la piratería años atrás en su era de oro como se hizo previamente a la reacción que tiene el sistema internacional en el presente pues se trata de una estructura más organizada a la que existía siglos atrás, la presente se diferencia principalmente por la cooperación que existe dentro de un sistema menos anárquico y más liberal inclinado a enfrentar desafíos globales desde un punto de contribución colectiva. Es así que dentro del sistema contemporáneo han incluso surgido organizaciones destinadas al principal objetivo de asegurar la integridad de los viajes en el mar y una de sus principales amenazas son los ataques piratas.

Dentro de esto se encuentra a la OMI o organización marítima internacional que funciona como una rama de la ONU dedicada específicamente a esto. Es así que, la respuesta proporcionada por esta entidad contra la piratería ha sido robusta y eficaz implementando tecnología moderna así como métodos innovadores para minimizar pérdida y maximizar eficiencia. Los esfuerzos multifacéticos van desde patrullajes navales influenciados operaciones conjuntas entre cooperantes que a través de un mundo globalizado localizan de manera efectiva el punto donde suceden estos ataques y reaccionan de forma inmediata. De igual forma existen otros métodos implementados como leyes y convenios marítimos tales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que enfatiza y aborda la represión a la piratería desde un marco legal internacional o el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias destinado a establecer medidas de seguridad para prevenir ataques piratas.

Sin embargo, estas no son las únicas formas en las que el sistema reacciona de forma presente, existen otras como las tácticas de contrataque y rescate que van desde coaliciones antipiratería como la Fuerza Combinada Marítima ubicada en el golfo de Adén hasta intervención rápida planeada por fuerzas navales situadas en lugares donde operan los piratas para responder de forma rápida. Asimismo, existen otras medidas como capacitación local a fuerzas situadas en lugares propensos a ataques piratas y asistencia técnica proporcionada para mejorar seguridad marítima. La inseguridad en los mares y en las rutas comerciales refleja una problemática mundial y los esfuerzos por parte de todas estas potencias para combatirla lo han reflejado así como la gravedad de la situación que se presenta a nivel mundial. De esta forma, vemos que son amplios los métodos y técnicas que se implementan para combatir la piratería

naval, pero, estas no son las únicas y de igual forma todas estas entidades continúan innovando mejorando para hacer de los mares un lugar mas seguro.

Ahora, en el ámbito de latinoamericano las cosas son distintas pero ciertamente similares, Ecuador tiene un pasado estrecho con la historia pirata dado que las islas Galápagos jugaron un rol fundamental durante la era de oro funcionando como una base de operaciones y escondite para los piratas proporcionándoles un refugio en la región dentro del océano pacifico de la misma manera la piratería inglesa le dio uso como base para que los galeones ingleses tuvieran un punto estratégico para realizar incursiones en la región. Ahora, en el presente con la ambigüedad del termino pirata incluso se ha relacionado a los pescadores chinos en las costas de las islas encantadas como piratas por las actividades de pesca ilegal que realizan incluso siendo acusados de ingresar de forma ilegal a la zona económica exclusiva para dar lugar a pesca no autorizada. Según la GTC la base de operación ballenera en la que se convirtió Galapagos y su importancia que tenia para los corsarios ha marcado la identidad de las islas Galápagos y del Ecuador entrelazando su historia con la pirata a través de la creación de mitos y leyendas alrededor de la misma que han enriquecido la narrativa nacional y regional (s.f).

JUSTIFICACION

Por otra parte, Ecuador también ha tenido su amplio encuentro con la piratería criminal actual en sus mares, algo que ha afectado a cientos si no miles de personas y trabajadores a lo largo de sus costas de distintas formas pues los piratas en la región han ocasionado ataques a los pescadores que han resultado en robos y extorsiones. Igualmente, los pescadores han reaccionado a través de acciones comunitarias en alarmas, advertencias e incluso autodefensa y cooperación entre los emprendedores afectados quienes han creado redes de apoyo para las víctimas. Sin embargo los desafíos y la desesperación se mantienen debido a que la presión pirata no cede y atenta constantemente contra su seguridad y bienestar. Pero, eso no es lo único pues debido a las amenazas persistentes que en algunos casos han llegado hasta dejar víctimas fatales los pescadores se han visto forzados a negociar directamente con los piratas para recuperar lo robado, algo que no solamente preocupa pero resalta la falta de seguridad que sufren y la poca confianza en el proceso de denuncia.

Cabe recalcar la crisis de inseguridad por la que está pasando el Ecuador desde hace unos años pues, es tan grave la situación en esta nación que se encuentra como el país más peligroso de América Latina y ciertamente esta también ha influenciado el alza en casos de piratería en sus costas. Pero la situación no es completamente lúgubre pues, el gobierno ecuatoriano también ha hecho sus esfuerzos para promover la protección contra ataques piratas en las costas ecuatorianas tal como la repotenciación de las fuerzas armadas las cuales tienen como parte de su labor la vigilancia y reacción inmediata en territorio marítimo ante amenazas. Igualmente, Ecuador trabaja lado a lado con organismos internacionales como la OMI en protocolos de protección marítima y prevención de actos de piratería. Entre otras de las medidas adoptadas por el gobierno

se encuentra la coordinación multinacional a través de estrategias compartidas con naciones vecinas como Colombia y Perú así como el desarrollo de medidas voluntarias en iniciativas y tratados como el Custom Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT) que busca entre sus aristas proteger el comercio nacional y mejorar la seguridad en el mar.

De este modo, el tema planteado trae suma relevancia a la mesa al no solo tratarse de un asunto relevante a nivel internacional por la amenaza constante que presenta a la integridad de los barcos que circulan estas aguas peligrosas así como la integridad económica de los países contra los cuales atenta. De igual forma, la piratería trae consigo un tema muy importante dentro del siglo XXI al verse asociada con otros términos críticos en el contexto contemporáneo como son el terrorismo, el narcotráfico, terrorismo transnacional y el crimen organizado. Queda clara la necesidad de discutir el tema de forma abierta pues, a pesar de que existen varios esfuerzos colectivos para combatirla no existe suficiente análisis académico sobre la extensión de esta practica dentro del panorama mundial actual. Es así que, es sumamente interesante el ver la piratería marítima a través del prisma de las relaciones internacionales debido a que, no se trata solamente de un tema de seguridad internacional o transnacional si no algo que trasciende fronteras y conceptos como de que manera puede afectar la piratería a ciertos ecosistemas, como se relaciona con la pesca en gran escala, que define a un pirata y de que manera reaccionan los distintos miembros del sistema internacional contra estos actores subversivos.

Por otra parte, el Ecuador se ha visto sumido en los últimos años por una ola de narcotráfico que ha “infectado” el país en todos sus niveles, desde el pleno legislativo hasta simples periodistas imponiendo un gran reto para cualquier gobierno que asumiese el poder.

Entonces, fue apenas en el 2024 cuando tras asumir el poder Daniel Noboa Azin que se encontró con un Ecuador sumido en inseguridad y declaró estado de excepción declarando la guerra contra estos grupos terroristas, incluso denominándolos “Narcoterroristas”. Y es que, a pesar de la complejidad de este termino, una de las razones por las cuales a estos combatientes se los denomino como terroristas es por su necesidad de infligir terror en el país con el objetivo de demostrar poder sobre las entidades de estatales y su brazo policiaco y militar así como los ciudadanos. Pero, eso no es todo pues se ha visto que dentro de las rutas utilizadas entre estos grupos de narco se usan también trayectos marítimos vía a Colombia sumiendo esas aguas en inseguridad para los infortunios moradores.

De igual importancia, esta la relación del tema con la ecología política un área de enfoque sumamente nuevo que ha tomado los reflectores del sistema internacional desde su creación a mediados del siglo XX hasta el presente por su suma importancia en el mundo y el reto global que propone. Ahora, se podría argumentar que la ecología política no tiene relación alguna con la piratería marítima pero esto sería incorrecto pues existen varias razones por las cuales ambas se pueden ver entrelazadas pero visto de manera general seria en como las practicas socioeconómicas impactan en el medio ambiente y viceversa algo que sucede mediante los procesos de globalización y resulta en otras consecuencias. Es así, que se ve como se debe hablar de esto ahora mas que nunca ya que conceptos tan relativamente frescos como el terrorismo y el narcotráfico tienen un impacto en la crucialidad del debate medioambiental en un punto en la historia donde todos estas nociones se intersectan y falta información al respecto que puede beneficiar a varios actores interesados como: Estados, organismos medioambientales, organizaciones no gubernamentales, entidades de seguridad y otros.

Las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las Galápagos son un tema que conecta historia y presente así como una serie de ideas instauradas en años previos que han ido evolucionando hasta acoplarse en el mundo posmoderno en el que vivimos en donde se ha creado un cuadro conceptual que engloba todos pensamientos así como sus versiones re estructuradas al sistema actual. Entre los conceptos mencionados están el Greening, Biopiratería, ecología política, capitalismo verde y otros que crean un puente entre las rutas mercantiles y la piratería naval como nociones a navegar a través de debates teóricos que definen una postura mas clara y concisa para analizar el tema de forma efectiva. De igual forma, la división del tema en varias preguntas da lugar a un encuentro entre teóricos e investigadores planteando varios puntos de vista alrededor de la idea central de forma que se llega a una investigación precisa.

PREGUNTA DE INVESTIGACION

- ¿Cuál es el análisis desde la ecología política latinoamericana sobre las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las galápagos?

Preguntas Auxiliares

- ¿Cuál es el análisis desde la ecología política latinoamericana sobre la piratería en el siglo XXI?
- ¿Cual es el análisis sobre las rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana?
- ¿Cual es la relación entre las rutas mercantiles y la piratería en las Islas Galápagos?

OBJETIVO DE INVESTIGACION

- Analizar las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las Galápagos vista desde la ecología política latinoamericana con el fin de entender de mejor manera estos conceptos y aportar a la resolución de la problemática que la engloba

Objetivos auxiliares

- Analizar la ecología política latinoamericana y piratería en el siglo XXI
- Evaluar rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana
- Relación entre las rutas mercantiles y la piratería en las Islas Galápagos

REVISION DE LITERATURA

En esta sección se desarrollara revisión de literatura sobre el proyecto de investigación, esto se hará dividiendo los subtemas en tres debates que facilitaran la búsqueda de literatura enfocada en el apoyo de los argumentos para la resolución de los mismos. Los debates a entablar serán los siguientes: Ecología política latinoamericana y piratería en el siglo XXI que se enfocara en investigar la relación entre la ecología política latinoamericana y la piratería situada dentro del siglo actual. El segundo debate serán las rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana que tendrá como objetivo plantear la forma en la cual la ecología política latinoamericana observa las rutas mercantiles que se forman enfocando a américa latina como el centro de donde se crean estas relaciones mercantiles. El ultimo debate plantea la relación entre las rutas mercantiles y la piratería en las islas galápagos centrándose en como las galápagos juegan un rol en el mundo económico que varias veces puede ser pasado por alto o que simplemente no ha sido investigado con suficiente diligencia por como las islas galápagos tienen importancia en la creación de rutas mercantiles que muchas veces son ilegales como rutas piratas dentro de su ZEE y sus costas. La literatura correspondiente a los debates es sumamente nueva mas alla de un par de excepciones debido a la naturaleza de la investigación pues no es algo que se haya investigado con suficiente profundidad, especialmente al enfocar a Galápagos como el centro de dicha investigación. De la misma forma, para llegar a obtener mayor precisión en los argumentos se favorecerá la presencia de autores provenientes de Latinoamérica que a través de sus propias investigaciones e ideas favorezcan a la claridad de los debates.

Ecología política latinoamericana y piratería en el siglo XXI

El primer debate sobre la ecología política latinoamericana sobre piratería en el siglo XXI presenta pruebas de una relación directa entre la ecología política y la piratería presentando un avance en el medio pirata para incurrir en una actualidad que circula alrededor del medio ambiente. Isla (2016) nos habla sobre el capitalismo verde como un concepto introducido en este mismo siglo por las Naciones Unidas que se han enfocado en reformular como progresan el medio ambiente y el desarrollo hacia una nueva era. Es así que se da un proceso de “Greening” o pago verde donde el desarrollo y el medio ambiente se ven vinculados desde los 90s hasta el día de hoy y como en el presente se vive un capitalismo verde en el cual se mantienen conductas de acumulación de capital pero con mecanismos beneficiosos al medio ambiente (Isla, 2016). De igual forma la autora indaga en la relación de la ecología política con la piratería contextualizándolos en Latinoamérica a través un caso en el cual corporaciones colonialistas se estarían dedicando a la bio – piratería contra pueblos indígenas y campesinos apropiándose de sus conocimientos como su forma de aprovechar los cultivos (Isla, 2016). La autora presenta una relación directa entre la ecología política y la piratería al presentar al sistema capitalista moderno como un medio que da lugar a este tipo de practicas dominantes y permite que se den medios de piratería en escenarios medioambientales situándolo como un reto dentro de la ecología en el siglo XXI.

De igual forma, Andrade (2022) habla de la marina como una institución militar que sirve como brazo político en el océano dentro de naciones costeras. La marina igualmente opera de forma dependiente del estado y sus políticas actuales, pero con un propósito de servicio inspirado en el patriotismo y fundado en el servicio al publico civil. La marina es una institución

relativamente antigua en los países latinoamericanos, así como en México donde su fundación data hace más de 80 años con el propósito de proteger el estado en el mar y sus costas, pero el texto de Andrade indaga en como incluso la marina en sus labores instauradas hace casi un siglo ha evolucionado constantemente de acuerdo con la época y sus necesidades. En los últimos años más allá de sus deberes en patrullaje para evitar tráfico de drogas, personas, contrabando de piratería y pesca ilegal la marina ha tomado un rol activo en la defensa medioambiental de acuerdo con las necesidades que presente el panorama, hoy en día uno de los deberes de la marina es la protección de la ecología marítima contra quienes puedan amenazarla, investigación de la oceanografía y la protección, conservación y preservación de los recursos naturales en su jurisdicción. Asimismo, desde los años 70 la marina se ha visto como parte del Programa Permanente de Protección Ecológica a Estados Costeros cuyo objetivo es prevenir y controlar la contaminación en aguas oceánicas (Andrade, 2022). El texto por Andrade presenta un punto de vista esencial para el debate pues centra a la marina como una institución en cierto nivel política que a través de reformulaciones y tratados se ha reformulado como un brazo político en Latinoamérica dedicado a la preservación ambiental y lucha contra la piratería en los mares y las costas (2022). Es así, que a través de la marina y sus labores en el área latinoamericana el autor presenta una relación de conceptos que indaga en como la ecología política ha reaccionado a la piratería dentro de este siglo y hacia el futuro.

Además, Kolesnikov & Villaverde (2021) nos provee un punto de vista más globalizado sobre el tema al entablar la piratería en Somalia mencionándola como un mar fallido así como las fallas estructurales y los distintos procesos neocapitalistas que suelen dar lugar a dichos mares fallidos y el alzamiento de grupos piratas. Kolesnikov habla de como a pesar de que ciertas

causas se dan dependiendo del contexto y la región por lo que no es algo exclusivo de Somalia pero hay otras causas estructurales que se dan en cada región donde se da la piratería. El autor habla de como la piratería Somalí cuenta con la perdida de recursos pesqueros de los que dependen la economía y alimentación de ciertas comunidades costeras. Es así que el Grupo de Supervisión para Somalia (GSS) de la ONU ha alertado que el abuso sistémico de la Zona Exclusiva Económica que corresponde al estado Somalí debilita la riqueza del ecosistema marino en el cuerno de África además de la sobreexplotación de especies marinas y descargas de vertidos tóxicos de todo tipo. (FAO, 2008) Es así que según la Comisión Europea se dimensiona el impacto que tiene la pesca ilegal en las condiciones socioeconómicas de las comunidades pesqueras autóctonas en países en desarrollo donde se estima que el 50% de capturas en Somalia, Liberia y Guinea Conakry son practicadas de forma ilegal. (2007) Es así que economías ya frágiles se ven aun mas debilitadas por un sistema capitalista que en cierta forma es una tipo de piratería ya que aparte de la mencionada pesca ilegal también hay un 40% de pesca correspondiente a pesca industrial mayormente controlado por empresas extranjeras. (Kolesnikov & Villaverde, 2021). Se determina así como el argumento de Somalia al ser una economía pesquera debilitada por terceros actores que abusan del sistema explica en cierto nivel el origen de la piratería en la región y una retorica que presentan los mismos piratas para justificar sus acciones. Es así que entre los autores se ve evidencia conclusa destinada al rol que tiene un sistema capitalista dentro de la ecología política para promover la piratería moderna. De igual forma, es el sistema internacional moderno el que reforma la ecología política y el que le ha dado un foco al medio ambiente y lo ha vuelto el centro de atención en el ámbito político asi como el rol que juega la pesca dentro del mismo.

Rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana

En el segundo debate sobre las rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana se ve una clara tendencia en como países latinoamericanos se han visto en una situación vulnerable debido a su situación económica por lo que se ven comúnmente inclinados a abrirse a nuevos mercados que usualmente son explotativos para sus recursos. Castañeda (s.f) habla en detalle sobre como la ecología política latinoamericana se ha asentado como una teoría legítima en el ámbito académico tanto así que plantea una reestructuración de la ecología política dada a través de la historia de la región así como sus experiencias. El autor explica como a través de la colonialidad de la naturaleza se da una persistencia en destrucción de ecosistemas hasta el punto en el que la economía de mercado transforma a los seres humanos y a la naturaleza como mercadería ficticia a través de las grandes corporaciones quienes expropián a los locales mientras se apropian de sus recursos. Mientras que la Latinoamérica profunda y nativa rechaza la expropiación de sus conocimientos, cultura y medios productivos son sus líderes estatales quienes a través de procesos coloniales dan lugar a la introducción de nuevos sistemas productivos excluyendo poblaciones nativas que no logran adaptarse para crear nuevas relaciones mercantiles naciones colonialistas en beneficio de su economía (s.f). Frente al debate propuesto el autor propone un punto de vista donde en la ecología política latinoamericana se crean relaciones de poder entre el norte y sur global beneficiando a los países de norte comúnmente naciones colonizadoras con el fin de crear rutas mercantiles entre ambas naciones en donde bienes medioambientales se ven afectados como un daño colateral.

Así como lo explica Castañeda, Alier (2015) presenta el concepto de la economía ecológica en el cual la ecología se relaciona directamente con el aspecto financiero del mercado

de forma que esta rama académica explora la interdependencia y evolución entre los ecosistemas naturales y las economías humanas por lo que cabe recalcar cuan reciente es el termino pues es algo que surgió conjunto con la ola teórica que llevo en la era de conciencia ambiental. Es así que la economía ecológica se separa de la economía tradicional al ser incapaz de valorar monetariamente los conflictos medioambientales así como los sistemas ambientales que se puedan ver afectados. Es así que el autor indaga en el contexto latinoamericano al estudiar como los lideres de la región tanto neoliberales como nacionalistas populares se enfocan en fomentar exportaciones primarias y políticas extractivistas , incluso en las palabras del exmandatario Rafael Correa quien asegura que lo único que puede sacar una nación del extractivismo es mas extractivismo. Pero, el autor prueba que esto no es cierto al utilizar a Brasil como un ejemplo de una nación que se dedica a estas practicas extractoras pero igualmente presenta un déficit a pesar de que sigue exportando muchísimas mas toneladas de las que importa. (Alier, 2015) Es así que, Alier reflexiona como las naciones latinoamericanas se dedican a vender su patrimonio ambiental a otras naciones con la excusa de mantenerse a flote económicamente y así se crea un análisis desde la ecología política donde las políticas de Latinoamérica hacen que un modelo extractivista insostenible se sostenga creando rutas mercantiles sumamente contaminantes y explotativas.

En la misma conversación, Avila (2016) profundiza en como los procesos de mundialización capitalista y el avance neoliberal en América Latina son en si la causa de la ola de movimientos sociopolíticos que han surgido en rechazo a estas practicas dominantes en la región desde hace mas de tres décadas, enfatizando en como en ciertos casos son las empresas

transnacionales quienes mantienen poder sobre el estado, no solo por la presión financiera que ejercen pero por la serie de contratos y firma de tratados comerciales internacionales que protegían jurídicamente a estas empresas en el evento de una cancelación de servicios. Algo que ha llevado a varios casos de derecho internacional donde estados se enfrentan a empresas transnacionales, la autora incluso menciona un caso en Bolivia donde en el año 2000 posterior a la privatización del agua en la región de Cochabamba surgieron inconformidades debido al alza de tarifas por el servicio y provisión en zonas mas pobres de la ciudad lo que llevo a un movimiento social llamado guerra del agua que obligo al gobierno a cancelar el contrato. Este suceso llevo a una serie de demandas por parte de la compañía y un arduo proceso de litigación que se llevo por debajo de la mesa por cuatro años hasta que se retiro la demanda. (Kruse, 2005). Por esto, la autora explica como la ecología política latinoamericana se reformo posterior a la apertura de las economías emergentes la región hacia megaproyectos neoliberales privatizadores pues de esta manera surgieron una serie de movimientos sociopolíticos que hasta el día de hoy continúan transformando la disciplina. Es así que se argumenta que a través de la creación de rutas mercantiles ha cambiado la ecología política latinoamericana y en la evidencia que han presentado los autores sobre el debate se llega a una conclusión similar y es que la ecología política latinoamericana surge y genera legitimidad debido al impulso neoliberal de sus lideres en vender sus recursos naturales con el objetivo de mejorar su situación financiera de forma que han afectado de forma seria sus ecosistemas y fue esto lo que brindo una reformulación a la forma en la que el entorno social, la economía y la política se han reconstruido para alinearse con los intereses ecologistas en un movimiento verde que solo toma mas fuerza para el futuro.

Relación entre las rutas mercantiles y la piratería en las Islas Galápagos

El tercer debate se centra en la relación entre las rutas mercantiles y la piratería en las Islas Galápagos el cual ha tenido menor conversación por los retos que presenta la zona así como la frescura de los eventos que siguen en transcurso por lo que realizar cualquier tipo de investigación en la misma presenta un reto por si misma. Y es que, la situación en Ecuador es lúgubre debido a la ola de inseguridad en la que se ha sumido la nación así como sus costas y el archipiélago de Galápagos que también se han convertido en zonas de terror. El Ministerio de Gobierno (s.f) libero el documento que detallo la operación nautilios que consistió en un esfuerzo por parte de los Agentes de la Unidad de Investigaciones Antinarcóticos en coordinación con la policía colombiana en el cual detuvieron a un bote semi-sumergible en alta mar con tres sospechosos a bordo al llegar a Galápagos mientras cargaban alrededor de una tonelada de droga con el objetivo de conectar la misma a Colombia y posteriormente a centro américa. Según Vásquez (2020) las organizaciones narcotraficantes colombianas y mexicanas controlan la exportación internacional de cocaína desde Ecuador a través de puertos clandestinos ubicados en Esmeraldas, Manabí, Santa Elena, Guayas, El Oro y las islas Galápagos. Es así que se ha creado una ruta mercantil que sitúa a los principales puertos pesqueros de Ecuador como su eje. Según la CIMCON desde los principales puertos ecuatorianos se utilizan lanchas que aprovechan el corredor del pacífico para transportar CHC producida en Perú y Colombia para transportarla a Centroamérica (2019). Por lo que queda claro que las Islas Galápagos así como el resto del Ecuador juegan un rol crucial en el contrabando pirata de narcóticos como centro de una red mercantil que conecta toda América.

Por otro lado, Hosch (2016) entra en detalle sobre la pesca no ilegal, no declarada y no reglamentada como un problema global y persistente que degrada el trabajo realizado por las pesqueras sostenibles. Por lo que se ha vuelto un reto para las metas de desarrollo sostenible pues este tipo de pesca presenta un daño para dichas metas al poner en riesgo sectores importantes como seguridad en alimentos, desarrollo económico y la lucha contra el crimen organizado. El pez se ha vuelto uno de los recursos renovables con mas valor siendo explotados hoy en día, lo que significa que una gran proporción de producción de pescado entra en el comercio internacional por lo que las políticas de comercio deberían jugar un rol critico en la pelea contra la pesca INDNR. Entre los hitos contra la INDNR están la convención Ley del mar de 1982 de la ONU, el acuerdo de cumplimiento de la FAO en 1983, el plan internacional de acción contra la INDNR, entre otros que las cuerpos pesqueros regionales han adoptado para combatirla. Pero, no ha existido una reducción significativa en actividades de INDNR, incluso en ciertas regiones sigue en alza. (OECD, 2004) El experto en pesqueras independiente Hosch, también se refiere a esta practica como pesca pirata pues la pesca INDNR opera de forma transnacional, privada pues también se convierte en un acto de robo haciendo un énfasis las normas que deberían tener los miembros comerciantes frente a este tipo de pesca, pues Ecuador y las Galápagos en su territorio también son victimas de esta violación y robo. (Hosch, 2016) A pesar de que los autores hablan de esto, no mencionan directamente sobre como las rutas mercantiles que se han creado en el mega negocio de la pesquería se han creado rutas mercantiles de forma ilegal que opacan los esfuerzos de desarrollo sostenible por quienes operan dentro del margen de la ley, es así que este negocio global tanto legal como ilegal ha creado cientos de rutas entre zonas pesqueras y naciones que adquieren este recurso a pesar de su proveniencia integrándose en este mercado y facilitando su existencia.

Siendo así, Tapia y Pérez (2021) a diferencia de la visión globalizada que presenta Hosch se enfocan en Ecuador, China y el impacto en su relación posterior a los conflictos por pesca INDNR centrados en la ZEE de Galápagos ya que se trata de una zona sensible no solo para la nación pero para el resto del mundo también por la riqueza en flora y fauna que yace ahí. La posición de China como potencia y la fuerza que sostiene sobre el sistema como posible hegemonía del mismo le han dado poder para influenciar decisiones sobre manejo de recursos en terceros estados, algo que se ve de forma mas clara en su relación con naciones del sur global como lo hace con Ecuador al convertirse en uno de sus aliados estratégicos. Pero, es la pesca INDNR la que causa controversia y afecta la relación comercial entre ambas naciones pues a pesar de las sanciones económicas y legales que se han aplicado esta continua dentro de la Reserva Marina Galápagos y la Zona Económica Exclusiva. “Todo acto ilegal de violencia, detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos” (CONVEMAR, 1982) De la misma forma que Hosch mencionaba a la pesca ilegal como medio de piratería, Tapia y Pérez destacan como la Organización para la Alimentación y Agricultura de las Naciones Unidas reconoce a la INDNR como un acto de piratería en cuanto a los actos de depredación que se practican alineándose con la definición dada por la CONVEMAR hace mas de cuatro décadas. De esta forma, se determina como uno de los principales actos de piratería realizados dentro o alrededor de las Galápagos surge en la pesca ilegal como practica no regulada y a China como perpetrador principal en el caso y es que, esto paso por la gran demanda de peces y animales exóticos por parte de China pero no es algo que el estado ecuatoriano ha podido solucionar debido a la relación mercantil que mantiene con China como su aliado. Es así, que gracias a las

distintas perspectivas relacionadas al debate se puede concluir parcialmente que al relacionar las rutas mercantiles y la piratería en las Galápagos a pesar de que existe la piratería tradicional en la zona con robo a través de barcos esta no es la que predomina pues están el contrabando pirata de narcóticos por los principales grupos subversivos de la región que utilizan a Galápagos como un conector para traficar en Colombia y centro américa así como la pesca ilegal que transcurre en la Reserva Marina Galápagos definida como un acto pirata por el robo depredativo que transcurre. Así es como, las rutas mercantiles que se crean desde los actos piratas se dan a través de terceros actores de índole criminal o que operan de forma oculta a la ley por el valor que presenta Galápagos por su posición y riqueza.

Tomando en cuenta las conclusiones propuestas por los distintos autores en los tres debates se puede obtener suficiente evidencia dentro del patrón teórico que los mismos proponen bajo la pregunta del tema central. Y es que, tomando en cuenta la ecología política en el siglo XXI, la piratería y las rutas mercantiles se evidencia el juego que tiene la relación entre los roles de naciones en norte y sur global así como el poder que la una ejerce sobre la otra y como esta dinámica ha cambiado bruscamente en el ultimo siglo de acuerdo a los eventos que han moldeado el sistema internacional como es el surgimiento de la teoría verde y sus bases de estudio en ciertas naciones del sur como son los estados amazónicos. De la misma forma la piratería se plantea como una problemática global no exclusiva a América latina y mucho menos Ecuador pero, queda claro que su surgimiento y su desarrollo esta fuertemente anclado al sistema neocapitalista mundial que se rige actualmente pues es el mismo el que permite su existencia y

da razón para la creación de rutas mercantiles que de la misma forma surgen del sur global para satisfacer al norte.

POSICIONALIDAD

Dentro de la creación de mi proyecto yo, David León me he posicionado como un estudiante de género masculino que nació y se formó en una nación del sur global como es Ecuador dentro de la disciplina de Relaciones Internacionales. Mi tema de investigación: Rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las Galápagos vista desde la ecología política latinoamericana, surge de mi posición reflexiva como un teórico amateur del sur global formado bajo escuelas de pensamiento predominantemente europeas o norteamericanas con la excepción de ciertos ejemplos en Latinoamérica, de forma que me posiciono como alguien más inclinado hacia el realismo y la teoría verde pues, a pesar de que no las tomo como una verdad absoluta, puedo observar ciertos patrones que se dan a mi alrededor como una relación de poder real entre países del norte global como son Estados Unidos y China con mi país Ecuador mientras para beneficiarse y proteger sus intereses debilitan ecosistemas claves de naciones como la mía a cambio de recursos naturales como el petróleo y la pesca de la ZEE ecuatoriana de forma que el estado ecológico decae progresivamente y a pesar de un surgimiento en resistencia nos acercamos a un punto en el cual no podremos salvarlo. Asimismo, de forma opuesta al pensamiento liberal la postura neorrealista analiza como a pesar de los intentos de una cooperación internacional a favor de una protección ambiental global esto no sucede debido a la dificultad de tener dicha cooperación por los intereses que prevalecen sobre cualquier otra cosa. No obstante reconozco las debilidades y críticas de estas posiciones teóricas como la incapacidad de la teoría verde de presentar una transición viable desde el sistema neoliberal global y la crítica del neorrealismo al comprender el alza en cooperación a nivel mundial. En cuanto a mi posición política, tomo una postura de leve izquierda liberal pues veo la necesidad de que la libertad individual prevalezca así como la justicia social mientras que al mismo tiempo pienso

que los recursos estatales deben ser destinados hacia el desarrollo de ciertos sectores incluido el social pues esto solo contribuye al avance de una comunidad en conjunto.

REFLEXIVIDAD

Al tratar temas de ecología política, piratería y rutas mercantiles, debo ser reflexivo en como estas se moldean al contexto ecuatoriano y latinoamericano y como a pesar de que existen debates al respecto, estos no son definitivos pues dentro de la región se trata de una situación en desarrollo que cambia continuamente y en efecto no solo afecta al Ecuador como estado si no a muchas personas que viven dentro y fuera del mismo. Este tema me importa por que la piratería en sus distintas formas están consumiendo a mi país y nadie ha hablado de esto desde una perspectiva latinoamericana englobando todas las aristas pertinentes al tema exponiendo el núcleo del problema y posiblemente formando una solución al respecto. “La reflexividad es una habilidad humana que está presente en las interacciones sociales y precisamente por esto se hace presente en la investigación cualitativa.” (De la Cuesta, 2011) Es así, que dentro de mi investigación he tenido que tener cierto nivel de reflexividad al verme involucrado personalmente desde mi formación e inclinación. Por lo que, como dice de la cuesta esta es una habilidad que se vera presente dentro de la investigación de una u otra forma.

DISCUSION

En la sección de discusión buscare introducirme dentro de lo que los autores en la parte previa han planteado en orden para llegar a contestar la pregunta central de investigación: ¿Cuál es el análisis desde la ecología política latinoamericana sobre las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las galápagos? Dicha pregunta abrió el camino para conducir un análisis integro de la formación de rutas mercantiles alrededor de las galápagos, el rol que juega la piratería naval dentro de la misma y la perspectiva que se plantea desde la disciplina de la ecología política latinoamericana. El objetivo no solo era poder plantear un análisis conclusivo sobre la problemática pero poder expandir el conocimiento que se tiene sobre la misma por lo que probó ser mas efectivo el dividir el tema principal en 3 subtemas que apoyen a la investigación del proyecto. A través de mi posicionalidad, busque tomar una postura critica conjunto a la literatura que me permitiría tener terreno común con los autores por lo que me enfoque en utilizar textos provenientes de américa latina. La mercantilización de nuestros bienes ambientales asi como el peligro que presenta la piratería en nuestra región y mi país es algo donde un estudiante en mi posición puede presentar una buena idea que aporte a la comprensión y posible resolución de la problemática, por lo que dentro de esta sección buscare concluir junto con la literatura cuales son los caminos mas óptimos para las preguntas de investigación y posteriormente el proyecto en si.

Relación entre ecología política latinoamericana y piratería en el siglo XXI

El análisis desde la ecología política latinoamericana hacia la piratería en el siglo XXI es inconcluso al plantearlo de forma literal o directa pues la piratería es una practica que ha evolucionado bruscamente desde sus inicios y durante su incorporación en el mundo moderno no logra encontrar un lugar conceptual por la dificultad que tiene al acoplarse entre los distintos

problemas y retos ya presentes en el mundo actual. Para la ecología política esto también presenta un desafío por la frescura que tiene la disciplina al instaurarse apenas en el siglo XX eso sin mencionar el aun mas reciente enfoque teórico que presento el ámbito latinoamericano en la misma. Isla (2016) habla sobre el concepto de bio – piratería como una noción relacionada al análisis al mencionar la apropiación de conocimientos tradicionales a favor de corporaciones colonialistas y el proceso de greening como la forma en la que el desarrollo y el medio ambiente se ven inherentemente ancladas desde finales del siglo XX.

Pero, Isla (2016) no logra encapsular el complejo concepto de piratería al no mencionar otros tipos de formas en la que la piratería esta presente dentro del sistema internacional o al no proponer una teoría que explique como se dan procesos. Mientras que Kolesnikov y Villaverde (2021) se enfocan en Somalia como un estudio de caso en como la piratería naval surge en algunas comunidades a raíz de ciertas causas como es la debilitación medioambiental por culpa de la pesca ilegal en estas regiones llevando a la gente que sobrevive económicamente de su pesca a recurrir a la piratería para subsistir. Los autores no logran explicar completamente como esto puede suceder en otras regiones del mundo donde ha ocurrido, especialmente Latinoamérica por las diferencias regionales que tiene esta con naciones de África sub – sahariana explicadas dentro de sus textos.

Al hablar sobre la piratería en el siglo XXI veo que ambos autores sugieren temas y conceptos importantes en la creación de un marco teórico destinado a responder la pregunta auxiliar pero ni si quiera juntos proponen una respuesta concreta en la realización de un análisis como se lo plantea. Por esto sugiero que al hablar de un análisis desde la ecología política

latinoamericana sobre la piratería en el siglo XXI se tome en cuenta el proceso de greening que existe como una realidad en la cual el medio ambiente se ha anclado al desarrollo y es que, queda claro que naciones latinoamericanas incluyendo a Ecuador han sacrificado bienes medioambientales a cambio de entrar en esta relación neoliberal con naciones del norte global como han sido EE.UU y China situándolo como una nación extractivista y petrodependiente en el ámbito económico.

Así mismo, conceptos como la bio – piratería se deben tomar en cuenta en relación a lo estipulado previamente por como refuerzan una relación económica entre naciones de norte y sur global a través del robo de conocimientos ecológicos que beneficia al norte colonialista. Sin embargo, creo que los autores deberían ir mas allá al mencionar como el norte acaba continuamente con los bienes medioambientales y buscan naciones de sur con quienes puedan entablar negocios. El resultado son relaciones desiguales entre naciones, por lo que, a pesar de que no se trata de algo ilegal se debería ir mas allá al tratar estas practicas como un saqueo sistemático y pobremente regulado por ende debería tratarse a esta situación como un tipo de piratería por su cuenta.

Para resumir, el análisis dado por la ecología política latinoamericana a la piratería durante el siglo XXI remarca el rol que juega un sistema neoliberal dentro del mismo así como las relaciones insostenibles que perpetúan a costa del medio ambiente desde fines del siglo XX en justificación por el desarrollo de naciones del sur global incluyendo a naciones latinoamericanas en el mismo escenario. En cuanto a las faltas que tiene este análisis pienso yo que no abarca todo lo que debería principalmente por la frescura de estos pensamientos y la

rápida evolución de los mismos de forma contemporánea al estado del sistema internacional y como las relaciones internacionales lo presenten.

Creación de rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana

En cuanto a la segunda pregunta auxiliar que guía esta investigación y que es la siguiente: ¿Cuál es el análisis sobre las rutas mercantiles desde la ecología política latinoamericana?, buscara nuevamente tomar la perspectiva de la ecología política latinoamericana pero esta vez enfocado a su visión en cuanto a las rutas mercantiles y como las perciben. Dentro de las distintas aristas que puede abarcar la ecología política latinoamericana se tiene que evaluar el aspecto económico, así como el rol que tienen las rutas mercantiles desde la misma. Pues, así como dicho previamente el *greening* es un proceso real que se lleva dando por las ultimas décadas debido a la importancia que ha ganado el medio ambiente a nivel mundial de y su necesidad de ser tomada en cuenta dentro del desarrollo económico. Es así que, las cuestiones de desarrollo económico, relaciones mercantiles e incluso la creación de rutas se dan alrededor de una perspectiva ambientalista por la amplia importancia que naciones protagonistas del sistema le brindan al ecosistema desde finales del siglo pasado como por ejemplo a través de los objetivos de desarrollo sostenibles.

Castañeda (s.f) nos habla por ejemplo de la ecología política latinoamericana como una disciplina seria y respetada por los acontecimientos que se viven continuamente relacionados al medio ambiente mencionando también como naciones latinoamericanas introducen nuevos sistemas productivos excluyendo a comunidades nativas que no se adaptan a los mismos. Alier (2015) de la misma forma relata una conexión directa entre la economía política y la ecología

política por la dependencia de economías humanas en el medio ambiente así como la mención de como líderes latinoamericanos sin importar la ideología que representen, se esfuerzan en fomentar practicas extractivitas y exportaciones de productos primarios a pesar de que la evidencia muestra que muchas de estas siguen en déficit. En comparación, Ávila (2016) añade a este argumento al concluir en como los gobiernos latinoamericanos forman modelos económicos a partir de condiciones establecidas por contrapartes colonialistas con el objetivo de insertarse en la mundialización capitalista. Pero Ávila va mas allá al mencionar como la explotación ambiental fue una causa directa del amplio aumento de movimientos sociopolíticos en defensa del territorio y el agua de forma que su punto de vista se aleja mas de entidades gubernamentales hacia movimientos socio civiles que forman su propia política en favor del ecosistema. Kruse (2005) Habla de la manifestación de estos movimientos en Bolivia y Latinoamérica en rebelión contra las políticas anti ambientales de sus líderes que en ciertos estados adoptan.

Para responder a la segunda pregunta auxiliar, los autores han tenido investigaciones sumamente concretas que aportan al análisis al presentar una reacción concreta por parte de la ecología política latinoamericana en cuanto a las rutas mercantiles. Pero, ninguna de estas menciona que tipo de ruta se forma el momento en el que naciones latinoamericanas buscan integrarse al sistema capitalista mundial. Sugiero que para realizar el análisis de forma mas efectiva se debería reconocer cuales son las naciones del norte global que crean relaciones depredadoras con naciones del sur global para poder determinar de manera mas efectiva por que estas naciones toman esta posición dominante con contrapartes que toman una posición sumisa por necesidad. Por ejemplo, la necesidad constante de Estados Unidos de buscar petróleo en otras naciones donde puede perforar maximizando su utilidad puede darse por como la infraestructura

de su nación se centra alrededor de la necesidad de tener un carro propio y por la falta de crudo propio buscan esto en otras naciones a través de empresas privadas. Este ha sido el caso con Ecuador donde varias empresas se han dedicado a la perforación petrolera en el Oriente, muchas veces comprando a precio menor del mercado, ignorando derechos básicos de comunidades nativas de la zona e incluso destruyendo ecosistemas en lugares de perforación y sus alrededores.

En resumen, el análisis brindado por parte de la ecología política latinoamericana sobre las rutas mercantiles se podría basar alrededor de un sistema capitalista mundial en el cual naciones colonialistas forman relaciones de poder económico con sus contrapartes en el sur global que se integran a la misma relación de forma voluntaria por su necesidad monetaria dando lugar a la creación de una relación mercantil insostenible entre estas naciones. Las naciones coloniales se enfocarían entonces en promocionar principalmente la exportación de productos primarios y la dependencia en practicas extractivitas debido a la alta y constante demanda que los países colonialistas establecen. El análisis se quedaría corto por la falta de investigación conclusa de acuerdo a cuáles son los países de norte global que fomentan esta relación y cuales son los países latinoamericanos que se incorporan a la misma así como, la separación de los distintos sectores comerciales determinando como variarían las rutas dependiendo del producto exportado. También se puede evidenciar la codependencia en estas relaciones pues, a pesar de que los autores no lo especifican los estados en el norte también necesitan estos productos por lo que es beneficioso para ellos mantener una relación estable y una reputación favorable dentro del sistema para evitar inconvenientes que repercutan contra estos dentro del arbitraje internacional.

Piratería en las islas galápagos y sus rutas mercantiles

En cuanto a la tercera pregunta auxiliar ¿Cual es la relación entre las rutas mercantiles y la piratería en las Islas Galápagos?se conectara las ya mencionadas rutas mercantiles con las Islas Galápagos relacionando ambas así como la posición de Ecuador como estado y el rol que juegan sus costas y su territorio marítimo. La relación entre las rutas mercantiles y la piratería en las Islas Galápagos se basa nuevamente en la conexión entre dos actores y como puede verse desbalanceada esta hasta el punto en el que un actor se vuelve dominante sobre el otro. Por otro lado las Islas Galápagos juegan un rol clave debido a varios factores como su riqueza en flora y fauna, su posición geográfica y su ventaja estratégica como punto marino entre sur, centro y norte américa en el océano pacifico. Es por esto que para los distintos tipos de piratas, las Galápagos son un punto crucial en sus operaciones y debido a que la piratería es una practica ilegal que surge principalmente de un ámbito económico se infiere que se crean relaciones mercantiles entre actores nacionales y transnacionales creando posteriormente redes mercantiles alrededor del archipiélago ecuatoriano.

El Ministerio de Gobierno. (s.f). del Ecuador ha dado ha conocer al publico varias de sus operaciones en mar abierto a través de breves artículos que detallan de manera concisa como se dan dichas misiones. No es la primera vez que el gobierno a través de su brazo policial y militar relata como se desenvuelven estos trabajos usualmente relacionados con la incautación de drogas y la detención de actores siniestros en mar abierto. Pero, dentro de estos informes el gobierno nunca busca informar de mejor manera a sus ciudadanos al momento de explicar porque pasaron estos sucesos, así como la falta de trasfondo en porque pasa esto y quienes están detrás de estas actividades ilegales, el problema refleja en el hecho de que el gobierno es la autoridad que

debería informar al respecto y simplemente no lo hace especialmente cuando el gabinete de turno denomina a los principales grupos narcotraficantes como narcoterroristas y su conexión con carteles en Perú, Colombia y México. En este mismo aspecto, hay varios reportajes internacionales y testigos que remarcan actividad ilícita conectada al movimiento narco dentro de las galápagos pero es el estado ecuatoriano quien, o falla en reconocer la importancia que tienen las islas para el narcotráfico o simplemente falla al comunicar a su ciudadanía al respecto, de todas formas no creo que el estado hace lo suficiente para dar a conocer la realidad del problema en cuanto a las relaciones mercantiles ilícitas que se forman con las islas Galápagos y las costas ecuatorianas en el medio de esto.

Vasquez (2020) elabora en ello al indagar de forma mas concreta como organizaciones narcotraficantes Mexicanas y Colombianas controlan puertos clandestinos en Ecuador trazando rutas mercantiles de exportación de droga desde Santa Elena, El Oro y otros. CIMCON (2019) profundiza en esto remarcando el uso de lanchas de velocidad para mover el producto por el mar creando un espacio inseguro para las comunidades costeras y pesqueras que conviven con dicho peligro. Los autores hacen un excepcional trabajo explicando la formación de rutas mercantiles ilegales que usan a los puertos Ecuatorianos como protagonistas en esto, pero creo yo que no entran con suficiente detalle en como se relacionaría esto con la piratería. Especialmente, cuando se toman el tiempo en remarcar como la vía marítima juega un rol mas importante en el traslado de sustancias nocivas desde el Ecuador. Por esto propongo que se tome de forma mas contundente el termino de piratería en el siglo XXI donde se lo incluya al terrorismo como rama conceptual del mismo, de forma que se tome de forma mas seria lo agravante que es la situación, de esa forma. Los narcoterroristas, en este caso también piratas tendrían que lidiar con todas las

fuerzas de protección y tanto teóricamente, como físicamente el mundo político podría estar equipado de mejor forma para lidiar contra estos escenarios.

Por otro lado, la CONVEMAR (1982) ya ha identificado a la piratería en el mar con una definición amplia pero certera que los reduce a criminales violentos que cometen actos ilegales y depredativos. Pero es Hosch (2016) quien ya menciona como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada es un acto pirata al usar de forma literal el termino “Pesca pirata” por el robo que ocurre debilitando a los ecosistemas privándolos de uno de los recursos renovables naturales al ser de los mas explotados hoy en día por el negocio pesquero tanto legal como ilegal. A pesar de que autores como Hosch hacen énfasis en la importancia de que entes reguladores tomen cartas en el asunto como los miembros comerciantes. Sin embargo Hosch no ejemplifica teniendo casos como Galápagos a la mano. Tapia y Perez (2021) en cambio, si hablan de Galápagos como un punto donde la pesca INDNR se da de forma transnacional por actores no autorizados principalmente chinos, pero su enfoque va mas en la relación comercial que se sostiene entre estados a pesar de esta practica que el acto que esta transcurriendo. Por esto aconsejo que se haga una relación mas contundente al momento de catalogar la situación que ocurre en la ZEE de Galápagos como un acto de piratería, mas allá de la relación que se quiera sostener con China, debido a que estas empresas pesqueras crean sus propias rutas de exportación de pescado y no tienen regulación de su gobierno al hacerlo.

En resumen, las Islas Galápagos juegan un rol critico en el escenario económico dentro del océano pacifico conectando al continente con un escenario mercantil mas global creando rutas ilegales que a pesar de su gravedad, no tienen suficiente reconocimiento o validez teórica

para los actos de piratería que suceden ahí, específicamente el tráfico de influencias y la pesca ilegal. Las cuales convierten a Galápagos y el Ecuador en cierto sentido en un punto principal para el panorama pirata y un problema para el sistema internacional por los problemas económicos, ambientales, sociales y políticos que se han presentado evolucionando sin precedentes de una forma pobremente controlada.

CONCLUSIONES

Ahora, tras haber respondido las tres preguntas auxiliares se puede de manera conclusa poder responder a la pregunta central de investigación que plantea lo siguiente ¿Cuál es el análisis desde la ecología política latinoamericana sobre las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las galápagos? Los distintos autores que aportaron a las preguntas auxiliares tuvieron argumentos claves para la resolución de las mismas, pero a pesar de toda esta información, en varios casos no existió un autor que respondiera de forma directa las preguntas y esa falta de conclusión teórica podría plantear un inconveniente en la resolución de la pregunta de investigación, pero es mi punto de vista que la investigación es conclusa y que al tratar la ecología política, su versión enfocada a Latinoamérica, las relaciones mercantiles y las rutas que se forman de las mismas así como la piratería, la piratería naval y las islas galápagos como eje geográfico donde todos estos complejos conceptos convergen. Y no solo es la convergencia de estos conceptos en un punto crítico lo que le da importancia al tema, pero la necesidad de entablar las mismas nociones en el panorama latinoamericano y ecuatoriano que atraviesa una situación sumamente crítica en amplia relación a los temas planteados en la pregunta. No existe un mejor momento para lidiar con un tema tan intrincado como este, pues mientras mejor sea la respuesta a la pregunta de investigación mejor se podrá aplicar la teoría a esta problemática y a su pronta resolución.

Entonces, el análisis de la ecología política latinoamericana parte principalmente del surgimiento de la teoría verde como eje global frente a la ola de concientización por la que paso el sistema internacional a mediados del siglo XX y su necesidad de elevar a la preservación del medio ambiente como prioridad adjunta del resto que siempre han estado allí para los actores del

sistema, su rama teórica latinoamericana surge en alineación con la misma idea pero parte principalmente de los problemas específicos de los estados latinoamericanos principalmente colonias de potencias del norte global y como este contexto ha dado lugar a un patrón en el subcontinente que ve perjudicado no solo a los ecosistemas latinoamericanos pero a su gente también.

La piratería naval alrededor de las Galápagos es complicada, porque al pensar en piratería en el siglo XXI usualmente se tiene en mente algo mas relacionado al contexto en las costas de Somalia que esta alineado al termino conocido de la piratería naval y aunque esta si se da, no es de tanta gravedad. Lo que causa el planteamiento de la pregunta es la situación en Galápagos con la pesca pirata que se da principalmente por pesqueras chinas afectando sus ecosistemas en la ZEE, una situación incluso penalizada por la Unión Europea. Por otro lado, esta el problema de la creciente operación de narcotráfico que utiliza a Ecuador y las Galápagos como puerto de distribución de drogas y estaciones de combustible para conectar sur américa con el resto de puertos comerciales en el continente que peligran los mares ecuatorianos creando problemas estructurales para las comunidades pesqueras para satisfacer la necesidad comercial de actores colonialistas.

En resumen, el análisis desde la ecología política latinoamericana sobre las rutas mercantiles y la piratería naval alrededor de las Galápagos parte del análisis general sobre la relación mercantil que tienen los países latinoamericanos con potencias del norte con el propósito de integrarse en el desarrollo global capitalista. De esta manera creando relaciones mercantiles dependientes de sur a norte, incluyendo a Ecuador no solo como país

petrodependiente, pero como un país fuertemente anclado al desarrollo chino, es así que se da la pesca pirata en la ZEE de las Islas Galápagos poniendo en riesgo su riqueza en biodiversidad, y los esfuerzos fútiles del gobierno ecuatoriano y el chino para detener esto pueden darse por la compleja relación que ambos países tienen pero la necesidad de hacerlo persiste. Por otro lado, Galápagos por su posición geográfica se convierte en un punto clave para actividades ilícitas de narcotráfico y se vuelve un punto de recarga de combustible atractivo para los narcoterroristas piratas que buscan partir de los puertos principales de Ecuador para dirigir su contrabando a centro y norte América. Es así que una forma de explicar esto, data hacia la posición económica de Ecuador en el continente americano y sus problemas estructurales así como malas decisiones gubernamentales han permitido que hoy en día pase esto y ponga en riesgo la biodiversa joya que son las islas Galápagos.

Para concluir, en el texto se plantearon varios puntos partiendo desde la ecología política latinoamericana en sobre las rutas mercantiles que se crean desde los países latinoamericanos hacia el resto del mundo económico especialmente Ecuador entre varias cosas por sus islas Galápagos que se han visto hoy en el panorama moderno como un punto crucial por todas las razones que las hacen tan especiales históricamente como su amplia y rica diversidad y flora y fauna, así como su posición geográfica en sur América sobre el océano Pacífico. Mas específicamente las rutas mercantiles que se crean desde y hacia las Galápagos por la misma razón. Y es que, distintos actores siempre verán esto de forma atractiva, pero por el bien de la investigación son los ilegítimos quienes tienen mas importancia, específicamente quienes califican como piratas por la historia tan interesante que sostiene el archipiélago con este grupo desde hace muchos años. Es así, que se llega a reconocer a los narcotraficantes que aterrorizan a

la región y que utilizan a las islas como un lugar para recargar combustible y continuar con su contrabando hacia el norte del continente. Igualmente, están los pescadores piratas, quienes practican la practica INDNR y quienes a pesar de todas las advertencias y el rechazo perpetuan estas actividades altamente dañinas en contra de la fauna en la ZEE.

El trabajo es novedoso al combinar una serie de conceptos que dentro del siglo XXI han evolucionado de forma compleja que al estudiarlos varios autores tienen sumo cuidado en como relacionarlos. Especialmente de forma contemporánea a como el sistema internacional y como este ha afectado a la determinación de los mismos. Un ejemplo de estos es la pesca, el terrorismo, el narcotráfico, la piratería y otros que por sus definiciones y los eventos que han definido este siglo han visto una serie de bruscos cambios. En el contexto ecuatoriano, el gobierno ha definido a estos grupos narcotraficantes como narcoterroristas por su impacto en la situación del país y los actos que han causado sobre su territorio y sus ciudadanos. Creo que es necesario, en este momento entablar de forma teórica por lo imperativo en serie de pobres decisiones que los políticos en Ecuador han tomado y profundizado daños estructurales que han permitido al alzamiento y la toma de poder de estos grupos.

La relación entre términos da a conocer de manera efectiva quienes son estos grupos y de esta manera se puede entender mejor cuales son las formas de lidiar con ellos y la respuesta que tanto el estado como el sistema tiene contra ellos. Recomendando que de forma que la investigación tenga una respuesta mas precisa, se debería llevar a cabo una serie de entrevistas tanto a miembros de estos grupos como grupos de respuesta estatales y trasnacionales para ver como

perciben a estos grupos así como su impacto en el medio ambiente. En cuanto a los pescadores ilegales pienso que nuestra dependencia bajo el coloso económico chino nos ha atado las manos de cierta forma en la manera que deberíamos responder como estado contra el atentado a nuestros recursos y nuestros ecosistemas. Y a pesar de que el impacto ecológico que esta tiene sobre nuestro planeta es mas claro a los ojos del sistema, se debe profundizar y llevar a la mesa como tema de conversación para que no pase debajo de nuestras narices. Mantener una postura critica frente a problemas serios y locales siempre será beneficioso para la resolución de los mismos, es la conducta firme por parte de la academia la que eventualmente tomara mejores decisiones por el bien del país y la región.

BIBLIOGRAFIA

- Andrade, c. (2022, Jun 01). Lealtad por mar, aire y tierra; 80 aniversario del Día de la Marina. *Excelsior* <https://www.proquest.com/newspapers/lealtad-por-mar-aire-y-tierra-80-aniversario-del/docview/2672602053/se-2>
- Alier, J. M. (2015, April 1). *ALGUNAS RELACIONES ENTRE LA ECONOMÍA ECOLÓGICA Y LA ECOLOGÍA POLÍTICA*. Voces en el Fenix. <https://vocesenelfenix.economicas.uba.ar/algunas-relaciones-entre-la-economia-ecologica-y-la-ecologia-politica/>
- Castañeda, G. (n.d.). Ecología Política Latinoamericana - Biblioteca Virtual CLACSO. https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20171030111951/GT_Ecologia_politica_Tomo_I.pdf
- Cartwright, M. (2021, May 14). *Edad de Oro de la Piratería*. Enciclopedia de la Historia del Mundo. <https://www.worldhistory.org/trans/es/1-19990/edad-de-oro-de-la-pirateria/>
- CIMCON. (2019). Caso Semanal de Narcotráfico. [https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/Caso Semanal de Narcotráfico N°046 2019.pdf](https://cimcon.armada.mil.co/sites/default/files/sites/default/files/descargas/pdf/Caso_Semanal_de_Narcotrafico_N°046_2019.pdf)
- CONVEMAR. (1982). Convención de las Naciones unidas sobre el derecho del mar. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- De la Cuesta, C. (2011, May 4). *La reflexividad: Un asunto crítico en la Investigación Cualitativa*. Enfermería Clínica. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1130862111000520>

European Commission . (2007). COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Accompanying document to the Proposal for a COUNCIL REGULATION establishing a Community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing . Brussels ; SEC.

FAO. (2008). *Somalia: Otan Escolta Barcos Con Asistencia Humanitaria del PMA* | Noticias Onu. United Nations. <https://news.un.org/es/story/2008/11/1148991>

GCT. (n.d.). *Piratas Y Balleneros*. Descubriendo Galápagos.

<http://descubriendogalapagos.ec/descubre/historia-humana/explorando-galapagos/piratas-y-balleneros/>

Hosch, G. (2016). Trade Measures to Combat IUU Fishing: Comparative Analysis of Unilateral and Multilateral Approaches. International Centre for Trade and Sustainable Development (ICTSD).

Isla, A. (2016). "ENVERDECIENDO" EL CAPITALISMO: UNA GUERRA CONTRA LA SUBSISTENCIA 1/"GREENING" CAPITALISM: A WAR AGAINST SUBSISTENCEc. *Revista De Ciencias Sociales*, (151), 19-30,171.
<https://www.proquest.com/scholarly-journals/enverdeciendo-el-capitalismo-una-guerra-contra-la/docview/1812639878/se-2>

Kolesnikov, P. A., & Villaverde, P. J. A. N. (2021, December 1). *Piratería en Somalia: “Mares fallidos” y Consideraciones de la Historia marítima*. Real Instituto Elcano.
<https://www.realinstitutoelcano.org/documento-de-trabajo/pirateria-en-somalia-mares-fallidos-y-consideraciones-de-la-historia-maritima-dt/>

Kruse, Thomas. (2005). *La guerra del agua en cochabamba, Bolivia: terrenos complejos, convergencias nuevas*". En *Sindicatos y nuevos movimientos sociales en América Latina*, Clacso.

<https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101109025721/5kruse.pdf>

Lopez Tapia, P. B., & Suarez Perez, M. G. (2021). *Análisis del impacto de los conflictos de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en torno a la Reserva Marina de Galápagos en la relación diplomática de Ecuador y China en el periodo 2015-2020*. Universidad del Azuay Facultad de Ciencias Jurídicas Escuela de Estudios Internacionales.

https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/11044/1/16586_esp.pdf

Marine Digital. (2020). *Evolution of piracy at sea: Pirates in maritime 2020*. Marine Digital - ML-based platform for maritime logistics. https://marine-digital.com/article_pirates

Ministerio de Gobierno. (n.d.). *Alrededor de 1 tonelada de droga fue decomisada en alta mar llegó a Galápagos*. Ministerio de Gobierno.

Naranjo, D. A. (2022, July 15). *La edad de Oro de la Piratería (1620-1726)*. Desperta Ferro Ediciones. <https://www.despertaferro-ediciones.com/2022/la-edad-de-oro-de-la-pirateria-1620-1726/>

OECD. (2004). *Fish piracy: Combating illegal, unreported and unregulated fishing*. Organisation for Economic Co-operation and Development

Patricia, Ávila-G. (2016). Hacia una ecología política del agua en Latinoamérica. *Revista De Estudios Sociales*, 1(55), 18–31.

Soto, Á. A. (2022, November 24). *tipos de piratería " ¿cuáles son y cómo defenderte?* Cinco Noticias. <https://www.cinconoticias.com/tipos-de-pirateria/>

Vasquez Villegas, A. (2020). *Narcotráfico marítimo: Simbiosis silente que evoluciona y amenaza la region.* Inicio. <https://cimcon.armada.mil.co/>

Vega, F. (2021). La pesca ilegal en las islas Galápagos se sirve en el menú. Bitacora Ambiental. <https://www.bitacoraec.com/post/la-pesca-ilegal-en-las-islasgalápagos-se-sirve-en-el-menú>