

**LOS ESTRECHOS GEOGRÁFICOS Y LA MULTICENTRALIDAD
POR ROBERTO DOMÍNGUEZ LIMA**



COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

**PRIMERA EDICIÓN
2026**

PROYECTO IN+IA

**LOS ESTRECHOS GEOGRÁFICOS Y LA
MULTICENTRALIDAD
POR ROBERTO DOMÍNGUEZ LIMA**

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

PRIMERA EDICIÓN 2026

PROYECTO IN+LA

LOS ESTRECHOS GEOGRÁFICOS Y LA MULTICENTRALIDAD DEDICATORIA Y RECONOCIMIENTOS

En varias oportunidades tuve la posibilidad de estar en contacto con las actividades marítimo portuarias y aprender mucho, muchísimo de ese universo, en ocasiones tan poco conocido.

La Empresa Cubana de Fletes (CUFLET), la Empresa de Supervisión y Control (CubaControl) y la Empresa de Expedición Portuaria (ExpediCuba), fueron verdaderas escuelas para mi aún joven e insaciable necesidad de conocimientos.

Muchas fueron las personas que abonaron mis cada vez mejores conocimientos sobre lo relacionado con el Mar y las actividades socio económicas que alrededor del mismo se llevan a cabo.

Recuerdo nombres como el Osvaldo Badía (de CubaControl) y el de los amigos Orlando Franco Cortés (EPD) y Luis Casals (EPD) (de ExpediCuba), verdaderos y profundos conocedores de las actividades que yo pretendía conocer y manejar y a las que dediqué algunos años de mi juventud.

✓ A todas aquellas personas, quiero dedicar esta modesta obra.

✓ Así como al inolvidable amigo Waldo Rodríguez de la Comisión de Desvíos de Buques, en el MINCEX.

✓ También a los servicios de IA participantes en el Proyecto IN+IA que desarrolla, entre otros, el tema de la Multicentralidad.

✓ Y como siempre a mi insustituible compañera de viaje y de propósito de vida María M. Alberdi Bardina.

El Autor

LOS ESTRECHOS GEOGRÁFICOS Y LA MULTICENTRALIDAD

PALABRAS INICIALES DEL AUTOR

El edificio de la multicentralidad continúa su lenta pero aplastante construcción con la vista puesta en el marco del desarrollo científico, técnico y tecnológico, así como en la evolución del software humano.

El mundo actual puede afrontar múltiples problemas a partir del control indeseado de los estrechos geográficos.

Tales problemas incluyen:

- **Influencia geopolítica:** Controlar estrechos permite a determinadas naciones ejercer un poder desmesurado, que afectan tanto la política como la economía global.
- **Comercio y seguridad:** Los estrechos son puntos críticos en el comercio internacional, y su control alteran el equilibrio de poder y afectan la seguridad energética global.
- **Crisis económica:** El bloqueo de un estrecho geográfico puede provocar el aumento significativo en los precios del petróleo y generar crisis inflacionarias en economías dependientes de la energía y/o bienes importados.
- **Competencia estratégica:** La competencia por el control de los estrechos estratégicos puede redefinir el poder económico y político entre países y/o grupo de países, afectando tanto las cadenas de suministro como la estabilidad global.

Los factores definidos anteriormente subrayan la importancia de la soberanía y la seguridad en los estrechos geográficos en un mundo multicéntrico. Es por ello, que he decidido abordar este importante tema en nuestro edificio común en construcción.

El Autor.

LOS ESTRECHOS GEOGRÁFICOS Y LA MULTICENTRALIDAD

ÍNDICE

CONTENIDO	PAGS
Dedicatoria y reconocimientos	3
Palabras iniciales del Autor	4
Índice general	5
Prólogo	8
PARTE I: INTRODUCCIÓN Y CONCEPTOS FUNDAMENTALES	
Capítulo 1. Introducción: Los estrechos como nodos estratégicos del planeta	10
1.1. ¿Qué es un estrecho geográfico? Definición y tipología	
1.2. La importancia histórica de los estrechos en el comercio y la guerra	
1.3. Los estrechos en el marco de la Multicentralidad	
Capítulo 2 El derecho internacional y los estrechos	16
2.1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)	
2.2. Estrechos internacionales y aguas territoriales	
2.3. Conflictos de soberanía y jurisdicción	
PARTE II: LOS GRANDES ESTRECHOS DEL MUNDO	23
Capítulo 3. El estrecho de Malaca	24
3.1. Geografía y relevancia estratégica	
3.2. El comercio mundial y la dependencia energética	
3.3. Los actores regionales: Indonesia, Malasia y Singapur	
Capítulo 4. El estrecho de Ormuz	27
4.1. La puerta del Golfo Pérsico	
4.2. El petróleo y la geopolítica energética	
4.3. Irán, Omán y la seguridad marítima	
Capítulo 5. El estrecho de Bab el-Mandeb	30
5.1. La conexión entre el Mar Rojo y el Golfo de Adén	
5.2. El comercio entre Europa y Asia	
5.3. Conflictos y tensiones en el Cuerno de África	

Capítulo 6. El canal de Panamá y el estrecho de Gibraltar	36
6.1. El canal de Panamá: una vía artificial estratégica	
6.2. El estrecho de Gibraltar: puerta del Mediterráneo	
6.3. La importancia del control de las rutas marítimas	
Capítulo 7. Otros estrechos relevantes	37
7.1. El estrecho de Bósforo y los Dardanelos	
7.2. El estrecho de Taiwán	
7.3. El estrecho de Corea	
7.4. El paso del Noroeste y el cambio climático	
PARTE III: LOS ESTRECHOS COMO NODOS DE LA RED MULTICÉNTRICA	41
Capítulo 8. La soberanía de los estrechos y la Multicentralidad	42
8.1. El principio de soberanía sobre las aguas territoriales	
8.2. La libertad de tránsito y el derecho internacional	
8.3. La disolución de los "polos de control" sobre los estrechos	
Capítulo 9. La cooperación horizontal en la gestión de los estrechos	46
9.1. Acuerdos bilaterales y multilaterales	
9.2. La seguridad marítima compartida	
9.3. La protección del medio ambiente marino	
Capítulo 10. Los estrechos y la geopolítica de los recursos	50
10.1. El petróleo y el gas en las rutas marítimas	
10.2. La pesca y los recursos vivos	
10.3. La minería submarina y los fondos marinos	
PARTE IV: DESAFÍOS Y PERSPECTIVAS	53
Capítulo 11. Los desafíos de los estrechos en el siglo XXI	54
11.1. La militarización de las rutas marítimas	
11.2. La piratería y el terrorismo marítimo	
11.3. El cambio climático y la elevación del nivel del mar	
Capítulo 12. El futuro de los estrechos en un mundo multicéntrico	59
12.1. La desmilitarización y la cooperación	

12.2. Nuevas rutas y la evolución del comercio global

12.3. Los estrechos como laboratorios de la Multicentralidad

PARTE V: CONCLUSIONES

63

Capítulo 13. Conclusiones: Los estrechos como espejo de la Multicentralidad

64

13.1. Síntesis de los hallazgos

13.2. Los estrechos como nodos de cooperación

13.3. Reflexión final sobre la soberanía compartida

PARTE FINAL

Anexos

Anexo I: Glosario de términos marítimos y jurídicos

68

Anexo II: Cronología de los conflictos y acuerdos sobre estrechos

71

Anexo III:

72

Localizador de recursos marítimos (buques, puertos, contenedores....)

Anexo IV Bibliografía consultada

73

Anexo V: Sobre el Autor y su obra

75

LOS ESTRECHOS GEOGRÁFICOS Y LA MULTICENTRALIDAD

PRÓLOGO

Hay lugares en el planeta que parecen destinados a ser más que simples puntos en el mapa. Son espacios donde la geografía se convierte en destino, donde el paso de un barco no es solo un tránsito, sino un acto cargado de significado. Esos lugares son, los conocidos –y en ocasiones estudiados– como “estrechos geográficos”. A lo largo de la historia, han sido puertas y murallas, rutas y fronteras, puntos de encuentro y campos de batalla. Y hoy, en el umbral de un mundo que busca superar la lógica de los polos de poder, vuelven a ocupar un lugar central en la reflexión sobre el futuro de la humanidad.

Este libro nace de una constatación sencilla pero profunda: no podemos entender la Multicentralidad sin entender los estrechos geográficos. Y no podemos entender los estrechos geográficos sin repensar la soberanía, la cooperación y el papel de los nodos en la red planetaria. Los estrechos geográficos son, en cierto modo, un espejo de la Multicentralidad: en ellos se reflejan los conflictos del viejo orden y las posibilidades del nuevo.

El Autor, con su rigor habitual y su capacidad para tender puentes entre disciplinas, nos ofrece un recorrido por los principales estrechos geográficos del mundo. Desde Malaca hasta Ormuz, desde Bab el-Mandeb («la puerta de las lamentaciones», en árabe) hasta Gibraltar, desde Panamá hasta el Bósforo; nos guía por la geografía, la historia, el derecho y la geopolítica de estos pasos estratégicos. Pero no se detiene en la descripción. Nos interroga. Nos invita a preguntarnos si los estrechos geográficos deben seguir siendo objetos de conquista o pueden convertirse en nodos de cooperación. Si la soberanía debe entenderse como un derecho de exclusión o como una responsabilidad de gestión compartida.

El libro que el lector tiene en sus manos no es un manual de geopolítica al uso. Tampoco es un alegato panfletario. Es, ante todo, un ejercicio de comprensión. El autor nos muestra que los estrechos no son solo realidades físicas, sino construcciones históricas y jurídicas que reflejan las tensiones y las esperanzas de cada época. Y nos propone una mirada distinta: la de la Multicentralidad, un paradigma que disuelve

las polaridades y apuesta por una red horizontal de nodos soberanos que cooperan en condiciones de equidad absoluta. La obra se ha estructurado con la lógica pedagógica que caracteriza al Proyecto IN+IA. Desde la introducción y los conceptos fundamentales hasta los estudios de caso y las conclusiones, el autor nos guía con mano firme por un terreno complejo pero fascinante. Destacan, además, las notas del propio autor, que aportan información contextual y definiciones clave que enriquecen la lectura y la hacen accesible incluso para quienes se acercan por primera vez a estos temas.

En un mundo que busca desesperadamente nuevas formas de cooperación, los estrechos ofrecen un modelo posible, aunque no exento de dificultades. Su gestión compartida, su desmilitarización, su conversión en laboratorios de la Multicentralidad son algunos de los caminos que este libro explora. No son utopías. Son posibilidades reales, que ya se ensayan en algunos lugares del planeta.

Este es, por lo tanto, un libro que se lee con interés y que invita a la reflexión y al debate. Una contribución valiosa a la construcción de un orden mundial más justo, solidario y multicéntrico.

Orestes Martí
Periodista de investigación.
Canarias, 2026.

PARTE I: INTRODUCCIÓN Y CONCEPTOS FUNDAMENTALES

LOS ESTRECHOS COMO NODOS ESTRATÉGICOS DEL PLANETA

Esta primera parte sitúa al lector en el corazón de la obra: los estrechos geográficos como puntos críticos del poder global y como nodos de la red multicéntrica. Se presentan los conceptos fundamentales —qué es un estrecho, cuál es su tipología, cuál ha sido su importancia histórica y cuál es su régimen jurídico— y se establece el marco interpretativo de la Multicentralidad, que transforma radicalmente nuestra forma de entender estos pasos marítimos.

Frente a la lógica de los polos de poder, que convierte los estrechos en objetos de conquista y control, la Multicentralidad propone una mirada distinta: los estrechos como nodos de cooperación, como espacios donde los Estados ribereños y los usuarios del paso cooperan horizontalmente para garantizar la seguridad, la sostenibilidad y el beneficio mutuo. Los capítulos que componen esta parte sientan las bases conceptuales y jurídicas para el análisis de los principales estrechos del mundo, que se desarrollará en las partes sucesivas.

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN: LOS ESTRECHOS COMO NODOS ESTRATÉGICOS DEL PLANETA

1.1. ¿Qué es un estrecho geográfico? Definición y tipología

Un estrecho geográfico es, en su definición más esencial, un paso natural de agua que conecta dos grandes masas marítimas y separa dos porciones de tierra firme. Esta definición, aparentemente simple, encierra una complejidad que ha sido objeto de estudio por parte de geógrafos, juristas y estrategias militares durante siglos. El estrecho no es solo una realidad física; es también una construcción jurídica, un nudo de comunicaciones y, en muchos casos, un punto de fricción geopolítica.

La Real Academia Española define "estrecho" como "paso o canal angosto por donde se comunica un mar con otro". Esta definición destaca la función primordial del estrecho: la conexión. Sin los estrechos, los océanos serían compartimentos estancos, y el comercio marítimo, tal como lo conocemos, sería imposible. Los estrechos son, por tanto, las venas del sistema circulatorio del planeta.

Desde un punto de vista geográfico, los estrechos pueden clasificarse según varios criterios:

Por su origen:

- Estrechos tectónicos: Formados por movimientos de las placas terrestres. Ejemplos: el estrecho de Gibraltar, el Bósforo.
- Estrechos de erosión: Excavados por la acción de ríos o glaciares durante milenios. Ejemplos: el estrecho de Dover.
- Estrechos de acumulación: Creados por la acumulación de sedimentos que separan masas de agua. Ejemplos: algunos estrechos del Mar Báltico.

Por su anchura y profundidad:

- Estrechos de gran calado: Permiten el paso de buques de gran tonelaje, incluidos los portaaviones y los grandes cargueros. Ejemplos: el estrecho de Malaca, el estrecho de Ormuz.
- Estrechos de calado limitado: Restringen el paso a embarcaciones de menor tamaño. Ejemplos: el Bósforo, el estrecho de Kerch.

Por su situación jurídica:

- **Estrechos internacionales:** Aquellos que, según la CONVEMAR, están sujetos al régimen de paso en tránsito o paso inocente. Ejemplos: el estrecho de Gibraltar, el estrecho de Malaca.
- **Estrechos bajo soberanía plena:** Aquellos que se encuentran íntegramente dentro de las aguas interiores o territoriales de un Estado. Ejemplos: el estrecho de Messina, en Italia.
- **Estrechos con régimen especial:** Aquellos regulados por tratados específicos que establecen derechos y obligaciones particulares. Ejemplos: los estrechos turcos (Bósforo y Dardanelos), regulados por la Convención de Montreux de 1936.

Por su función estratégica:

- **Estrechos de importancia comercial:** Por ellos transita una parte significativa del comercio mundial. Ejemplos: Malaca, Ormuz, Bab el-Mandeb.
- **Estrechos de importancia militar:** Su control permite proyectar poder naval o impedir el paso de fuerzas adversarias. Ejemplos: Gibraltar, Bósforo.
- **Estrechos de importancia energética:** Por ellos transitan los flujos de petróleo y gas que alimentan la economía global. Ejemplos: Ormuz (1), Malaca (2).

Esta tipología, aunque útil, no es exhaustiva. Cada estrecho es único, y su importancia relativa varía con el tiempo, en función de los cambios en el comercio, la tecnología y la geopolítica. Lo que hoy es un punto secundario, mañana puede convertirse en un nudo vital. Y viceversa.

En el marco de la Multicentralidad, los estrechos no son solo pasos geográficos; son nodos de la red planetaria. Su función no es la de ser "controlados" por un polo de poder, sino la de facilitar la circulación horizontal de bienes, personas e ideas entre los distintos nodos soberanos. Esta perspectiva, que desarrollaremos a lo largo de este libro, transforma radicalmente la forma de entender los estrechos y las tensiones que los atraviesan.

1.2. La importancia histórica de los estrechos en el comercio y la guerra

La historia de la humanidad es, en gran medida, la historia del control de las rutas marítimas. Y en el corazón de esas rutas, los estrechos han ocupado siempre un lugar privilegiado.

Desde la Antigüedad clásica hasta la era de la globalización, quien ha controlado los estrechos ha controlado el comercio, y quien ha controlado el comercio ha controlado el poder.

La Antigüedad: el Mediterráneo como centro del mundo

En el Mediterráneo antiguo, los estrechos eran los puntos de paso obligados entre las distintas cuencas marítimas. El estrecho de Messina, entre Sicilia y la península itálica, fue escenario de batallas navales desde la época griega. El estrecho de los Dardanelos (el Helesponto) fue testigo del paso de Jerjes y su ejército persa hacia Grecia, y de Alejandro Magno en dirección contraria. El control de estos pasos era sinónimo de hegemonía.

Los fenicios, los griegos y los romanos comprendieron pronto que el dominio de los estrechos era la clave para dominar el comercio. Roma, tras derrotar a Cartago en las Guerras Púnicas, se aseguró el control del estrecho de Gibraltar (las Columnas de Hércules) y, con ello, el dominio del Mediterráneo occidental. Siglos después, el Imperio bizantino se aferró al control del Bósforo para mantener su posición como puente entre Europa y Asia.

La era de los descubrimientos: los océanos y los nuevos estrechos

El siglo XV marcó un punto de inflexión. La caída de Constantinopla en 1453 puso fin al control cristiano del Bósforo y obligó a las potencias europeas a buscar nuevas rutas hacia Asia. Los portugueses, bordeando África, descubrieron el paso del Cabo de Buena Esperanza. Los españoles, cruzando el Atlántico, encontraron el estrecho de Magallanes, que conectaba los océanos Atlántico y Pacífico.

El tratado de Tordesillas (1494) dividió el mundo entre España y Portugal, pero pronto otras potencias (Inglaterra, Holanda, Francia) se lanzaron a la conquista de los mares. El control de los estrechos se convirtió en un objetivo militar de primer orden. El estrecho de Malaca, en el Sudeste Asiático, fue disputado por portugueses, holandeses y británicos. El estrecho de Ormuz, en el Golfo Pérsico, fue codiciado por todas las potencias europeas.

La era industrial: el canal de Suez y Panamá

El siglo XIX trajo consigo la revolución industrial y la necesidad de rutas más cortas y eficientes. La apertura del canal de Suez

(1869) y del canal de Panamá (1914) transformó radicalmente el comercio mundial. Ya no era necesario rodear África o América del Sur; los estrechos artificiales permitían un ahorro de tiempo y costes considerable.

El control de estos canales se convirtió en una cuestión de seguridad nacional para las potencias imperiales. Gran Bretaña, que ya dominaba Gibraltar, Malta y Adén, se aseguró el control del canal de Suez. Estados Unidos, tras impulsar la independencia de Panamá, se reservó el control del canal homónimo.

El siglo XX: las guerras mundiales y la Guerra Fría

Las dos guerras mundiales demostraron la importancia crucial de los estrechos en la estrategia militar. El control del Bósforo y los Dardanelos fue un objetivo constante de las potencias centrales y del Eje. El estrecho de Gibraltar fue escenario de operaciones navales y de espionaje. El estrecho de Malaca fue vital para el abastecimiento de caucho y estaño.

Durante la Guerra Fría, los estrechos se convirtieron en puntos de fricción entre las dos superpotencias. El estrecho de Taiwán fue (y sigue siendo) un polvorín. El estrecho de Ormuz fue testigo de la "guerra de los petroleros" entre Irán e Irak en los años 80. El estrecho de Bab el-Mandeb fue escenario de tensiones entre Egipto, Sudán y Etiopía.

El siglo XXI: la era de la Multipolaridad (y la Multicentralidad)

En la actualidad, los estrechos siguen siendo puntos estratégicos de primer orden. Por el estrecho de Malaca transita una cuarta parte del comercio mundial y una parte significativa del petróleo que consume Asia. Por el estrecho de Ormuz pasa una quinta parte del petróleo mundial. El estrecho de Bab el-Mandeb es la puerta del Mar Rojo y, por tanto, del canal de Suez.

Pero el mundo ha cambiado. Ya no estamos en la era de los imperios coloniales ni en la de la Guerra Fría. Asistimos al surgimiento de un orden multipolar y, más allá, al horizonte de la Multicentralidad. En este nuevo contexto, los estrechos dejan de ser objetos de conquista y se convierten en nodos de cooperación. Su gestión ya no puede ser impuesta por un polo de poder, sino que debe ser negociada entre los nodos soberanos que los comparten.

1.3. Los estrechos en el marco de la Multicentralidad

La Multicentralidad, como hemos definido en el Tesoro General, es un paradigma civilizatorio que propone la disolución consciente de todas las polaridades y esquemas jerárquicos de dominación, reemplazándolos por una red horizontal de nodos armónicos. Aplicado al análisis de los estrechos, este paradigma transforma radicalmente nuestra forma de entenderlos.

De objeto de conquista a nodo de cooperación

En la lógica de los polos de poder, un estrecho es un objetivo militar. Quien lo controla, controla la ruta; quien controla la ruta, controla el comercio; quien controla el comercio, controla el poder. Esta lógica, que ha regido las relaciones internacionales durante siglos, ha convertido a los estrechos en focos de conflicto permanente.

En la lógica de la Multicentralidad, un estrecho es un nodo de la red. Su función no es ser controlado, sino facilitar la circulación. Los nodos soberanos que comparten un estrecho (los Estados ribereños) cooperan horizontalmente para garantizar el paso seguro, la protección del medio ambiente y la gestión sostenible de los recursos. No hay un polo que imponga su ley, sino una red que negocia y consensa.

La soberanía compartida

La Multicentralidad no niega la soberanía de los Estados ribereños sobre sus aguas territoriales. Al contrario, la reafirma. Pero la entiende no como un derecho de exclusión, sino como una responsabilidad de gestión. Un Estado soberano no es aquel que impide el paso a los demás, sino aquel que garantiza que el paso se realice en condiciones de seguridad, respeto al medio ambiente y beneficio mutuo.

En este sentido, la Multicentralidad propone un concepto de soberanía compartida: los Estados ribereños ejercen su soberanía, pero lo hacen en el marco de una cooperación horizontal con los demás nodos de la red. Las decisiones sobre el uso del estrecho se toman por consenso simétrico, no por imposición de mayorías ni por coerción de potencias externas.

El derecho internacional como marco

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), de 1982, establece el marco jurídico para el uso de los estrechos internacionales. Reconoce el derecho de

paso en tránsito y el paso inocente, y obliga a los Estados ribereños a no impedir el paso y a garantizar la seguridad de la navegación.

La Multicentralidad no rechaza este marco; lo asume y lo profundiza. La CONVEMAR es un instrumento valioso, pero fue negociado en un contexto de bipolaridad y refleja, en parte, los intereses de las potencias marítimas. La Multicentralidad propone ir más allá: no solo garantizar el paso, sino también la participación equitativa de todos los nodos en la gestión del estrecho y en los beneficios que de él se derivan.

Hacia una gobernanza reticular de los estrechos

La gobernanza reticular de los estrechos implica:

- Cooperación horizontal entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.
- Consenso simétrico en la toma de decisiones, sin imposición de mayorías ni coerción externa.
- Transparencia en la gestión de los flujos y los recursos.
- Protección del medio ambiente como principio rector.
- Desmilitarización de las rutas y prevención de conflictos.
- Participación de la sociedad civil y de las comunidades locales en la toma de decisiones.

Este modelo, que puede parecer utópico en el contexto actual, ya tiene antecedentes prácticos. La gestión del estrecho de Malaca, por ejemplo, involucra a Indonesia, Malasia y Singapur en un marco de cooperación que, aunque imperfecto, ha reducido la piratería y mejorado la seguridad. La Comisión del Estrecho de Torres, entre Australia y Papúa Nueva Guinea, es otro ejemplo de gestión compartida.

En el marco de la Multicentralidad, estos ejemplos no son excepciones, sino el modelo a seguir. Los estrechos no son campos de batalla, sino laboratorios de cooperación. Y su gestión exitosa es una prueba de que otro mundo es posible.

NOTAS DEL Autor:

(1) Ormuz, Este punto estratégico, que conecta el Golfo Árabe con el mar de Omán, es vital para el comercio mundial, especialmente para el transporte de petróleo y gas. Según informa AFP,, este canal suele registrar alrededor de 120 tránsitos diarios en tiempos normales.

Por ése estrecho geográfico transitan buques petroleros y gasísticos de Arabia Saudita, Baréin, Catar, Emiratos Árabes Unidos (EAU), Irak, Irán y Kuwait. Desde allí llevan sus

productos a través del Océano Índico a países como India o China.

Por él pasaron en 2022 una media de 21 millones de barriles de petróleos diarios, el 21 % del consumo mundial.

En 2022 y el primer semestre de 2023, transitaron por esa ruta más de una cuarta parte del total mundial de petróleo comercializado por vía marítima.

Alrededor de una quinta parte del comercio mundial de gas natural licuado también utilizó el estrecho..

Si el cierre de Ormuz se alarga en el tiempo, los costes pueden verse aumentados de manera exponencial, desatando una crisis inflacionista con previsiones mucho peores que la vivida en 2022.

Tan solo Arabia Saudita y los EAU contaban con vías alternativas para sortear el estrecho de Ormuz. El primero tenía acceso a un oleoducto capaz de transportar 7 millones de barriles diarios, mientras que el segundo poseía un tubo que le llevaba hasta el Golfo de Omán y podía trasladar 1,5 millones de barriles diarios.

Por otra parte, recientemente se informó que la captura de un dron submarino de EE.UU. en Ormuz confirmó la capacidad militar de Irán y abrió la posibilidad de aplicar la ingeniería inversa y acceder a su tecnología.

(2) Malaca. El Estrecho de Malaca no es sólo una vía marítima; es una arteria vital en el corazón del transporte marítimo global y un componente esencial en la logística internacional y las cadenas de suministro.

El estrecho geográfico conecta el Mar de China Meridional y el Océano Índico, siendo el canal internacional con más tráfico en el mundo. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), más de la mitad del comercio marítimo mundial pasa anualmente por aquí.

Aunque el Estrecho de Ormuz lidera en tráfico de petroleros (en número de buques y tonelaje de hidrocarburos), el Estrecho de Malaca se destaca en carga general, convirtiéndose en un punto primordial para la logística internacional.

CAPÍTULO 2: EL DERECHO INTERNACIONAL Y LOS ESTRECHOS

2.1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptada en 1982 y en vigor desde 1994, es el instrumento jurídico más importante para la regulación de los espacios marítimos. Conocida como "la Constitución de los océanos", establece un marco integral para el uso y la gestión de los mares y océanos, incluyendo los estrechos.

Antecedentes y contexto

La CONVEMAR es el resultado de un largo proceso de negociación que se remonta a la Conferencia de La Haya de 1930 y que continuó con las conferencias de Ginebra de 1958 y 1960. Estas primeras tentativas no lograron un acuerdo global, en parte porque reflejaban los intereses de las potencias marítimas y no abordaban las demandas de los países en desarrollo.

La tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, convocada en 1973, culminó nueve años después con la adopción de la CONVEMAR. El contexto era el de la Guerra Fría, pero también el de la descolonización y el surgimiento del Grupo de los 77, que reclamaba un nuevo orden económico internacional y un reparto más equitativo de los recursos marinos.

Estructura y contenido

La CONVEMAR consta de 320 artículos y 9 anexos. Establece, entre otras cosas:

- **Aguas interiores:** Las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial, sobre las que el Estado ribereño ejerce soberanía plena.
- **Mar territorial:** Una franja de hasta 12 millas náuticas desde la línea de base, sobre la que el Estado ribereño ejerce soberanía, con la obligación de permitir el paso inocente de buques extranjeros.
- **Zona contigua:** Una franja de hasta 24 millas desde la línea de base, donde el Estado ribereño puede ejercer ciertos controles aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios.

- **Zona económica exclusiva (ZEE):** Una franja de hasta 200 millas desde la línea de base, donde el Estado ribereño tiene derechos soberanos para la explotación de los recursos naturales, pero donde otros Estados gozan de libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías.
- **Plataforma continental:** El lecho y el subsuelo marinos que se extienden más allá del mar territorial, hasta el borde exterior del margen continental, o hasta 200 millas si el margen no alcanza esa distancia.
- **Alta mar:** Las aguas situadas más allá de las zonas de jurisdicción nacional, donde rige la libertad de navegación, pesca, investigación científica y tendido de cables y tuberías.

Los estrechos en la CONVEMAR

La Parte III de la CONVEMAR (artículos 34 a 45) está dedicada específicamente a los estrechos utilizados para la navegación internacional. Establece:

- **Paso en tránsito:** El derecho de los buques y aeronaves de todos los Estados a transitar por los estrechos internacionales sin obstáculos, en condiciones de navegación normal y con el único propósito de atravesar el estrecho. Este derecho no puede ser suspendido por el Estado ribereño.
- **Paso inocente:** El derecho de los buques de todos los Estados a pasar por los estrechos que no están sujetos al régimen de paso en tránsito, siempre que el paso no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño.
- **Obligaciones del Estado ribereño:** No impedir el paso, no discriminar entre buques de diferentes Estados, y adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la navegación.
- **Obligaciones de los buques:** Respetar las leyes y reglamentos del Estado ribereño, y no realizar actividades que puedan perjudicar la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño.

Limitaciones y críticas

La CONVEMAR es un instrumento valioso, pero no está exento de limitaciones:

- **No regula todos los estrechos:** Algunos estrechos, como los turcos (Bósforo y Dardanelos), están regulados por tratados específicos anteriores a la CONVEMAR.

- No resuelve todos los conflictos: Las disputas de soberanía sobre algunos estrechos (por ejemplo, el estrecho de Taiwán) no se resuelven con la CONVEMAR.
 - Refleja el equilibrio de poder de su época: Fue negociada en un contexto de bipolaridad y refleja, en parte, los intereses de las potencias marítimas.
 - No aborda la gestión de los recursos: La CONVEMAR regula la navegación, pero no la gestión compartida de los recursos (pesca, hidrocarburos, minerales) en los estrechos.
- A pesar de estas limitaciones, la CONVEMAR sigue siendo el marco jurídico de referencia. La Multicentralidad no la rechaza, pero propone profundizarla y complementarla con mecanismos de cooperación horizontal que vayan más allá del simple derecho de paso.

2.2. Estrechos internacionales y aguas territoriales

La distinción entre estrechos internacionales y aguas territoriales es fundamental para entender el régimen jurídico de estos pasos marítimos. No todos los estrechos son internacionales, y no todas las aguas territoriales están sujetas al mismo régimen.

Definición de estrecho internacional

Según la CONVEMAR, un estrecho internacional es aquel que:

- Conecta dos partes de alta mar o de zona económica exclusiva.
 - Es utilizado para la navegación internacional.
 - No tiene una ruta alternativa de características similares.
- Esta definición, sin embargo, no es universalmente aceptada. Algunos Estados ribereños sostienen que un estrecho es internacional solo si cumple ciertos criterios adicionales, como el volumen de tráfico o la ausencia de una ruta alternativa viable. Otros, en cambio, defienden una interpretación más amplia.

El régimen de paso en tránsito

El paso en tránsito es el régimen que se aplica a los estrechos internacionales. Implica:

- Derecho de paso: Los buques y aeronaves de todos los Estados tienen derecho a transitar por el estrecho.
- No suspensión: El Estado ribereño no puede suspender el paso en tránsito.

- **No discriminación:** El Estado ribereño no puede discriminar entre buques de diferentes Estados.
 - **Obligaciones del buque:** El buque debe respetar las leyes y reglamentos del Estado ribereño, y no realizar actividades que puedan perjudicar la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño.
- Este régimen se aplica, por ejemplo, al estrecho de Gibraltar, al estrecho de Malaca y al estrecho de Ormuz.

El régimen de paso inocente

El paso inocente es el régimen que se aplica a los estrechos que no están sujetos al paso en tránsito. Implica:

- **Derecho de paso:** Los buques de todos los Estados tienen derecho a pasar por el estrecho.
- **Inocencia:** El paso debe ser inocente, es decir, no perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño.
- **Suspensión:** El Estado ribereño puede suspender el paso inocente en determinadas circunstancias, por ejemplo, por razones de seguridad.
- **Obligaciones del buque:** El buque debe respetar las leyes y reglamentos del Estado ribereño.

Este régimen se aplica, por ejemplo, al estrecho de Mesina (Italia) y a algunos estrechos del archipiélago griego.

Estrechos con régimen especial

Algunos estrechos están regulados por tratados específicos que establecen regímenes particulares. Los más conocidos son:

- **Los estrechos turcos (Bósforo y Dardanelos):** Regulados por la Convención de Montreux de 1936, que establece limitaciones al paso de buques de guerra y regula el tránsito de buques mercantes.
- **El canal de Panamá:** Regulado por los Tratados Torrijos-Carter de 1977, que establecen el régimen de neutralidad y el funcionamiento del canal.
- **El canal de Suez:** Regulado por la Convención de Constantinopla de 1888, que establece la libertad de navegación en tiempos de paz y de guerra.

Aguas territoriales y estrechos

Cuando un estrecho discurre íntegramente por aguas territoriales de un Estado, el régimen aplicable es el de las

aguas territoriales, no el de los estrechos internacionales. En este caso, el Estado ribereño ejerce soberanía plena, con la obligación de permitir el paso inocente.

Ejemplos de estrechos en aguas territoriales son el estrecho de Kerch (entre Rusia y Crimea) y el estrecho de Messina (Italia).

Conflictos y controversias

La interpretación de los regímenes de paso ha generado numerosos conflictos y controversias. Algunos ejemplos:

- Estrecho de Corfu: En 1949, el Tribunal Internacional de Justicia dictaminó que Albania había violado el derecho internacional al no permitir el paso de buques británicos por el estrecho de Corfu.
- Estrecho de Taiwán: China considera que el estrecho de Taiwán no es un estrecho internacional, sino aguas territoriales chinas. Estados Unidos, en cambio, sostiene que es un estrecho internacional y que rige el paso en tránsito.
- Estrecho de Hormuz: Irán ha amenazado en varias ocasiones con cerrar el estrecho de Ormuz, lo que ha generado tensiones con Estados Unidos y otros países.

Estos conflictos demuestran que el régimen jurídico de los estrechos no es una cuestión meramente técnica, sino profundamente política. La Multicentralidad propone abordar estos conflictos desde la cooperación horizontal y el consenso simétrico, en lugar de la imposición de la fuerza o la ley del más fuerte.

2.3. Conflictos de soberanía y jurisdicción

Los estrechos son, con frecuencia, espacios de conflicto de soberanía y jurisdicción. Las disputas pueden surgir por diversas razones: la delimitación de las aguas territoriales, la interpretación de los regímenes de paso, la explotación de los recursos, o la presencia de fuerzas militares.

Delimitación de aguas territoriales

La delimitación de las aguas territoriales en los estrechos es una fuente común de conflictos. La CONVEMAR establece que la línea de base para medir el mar territorial es la línea de bajamar a lo largo de la costa, pero permite excepciones en casos de costas con profundas escotaduras o de existencia de arrecifes.

Cuando dos Estados comparten un estrecho, la delimitación de sus aguas territoriales respectivas puede ser objeto de disputa. Ejemplos:

- Estrecho de Gibraltar: España y Reino Unido mantienen una disputa sobre la soberanía de Gibraltar y las aguas que lo rodean.
- Estrecho de Malaca: Indonesia, Malasia y Singapur han tenido diferencias sobre la delimitación de sus aguas territoriales en el estrecho.
- Estrecho de Bab el-Mandeb (1): Yibuti y Eritrea mantienen una disputa sobre la delimitación de sus fronteras marítimas.

Interpretación de los regímenes de paso

La interpretación de los regímenes de paso también genera conflictos. Algunos Estados ribereños sostienen que el paso en tránsito no se aplica a los buques de guerra, mientras que las potencias marítimas defienden lo contrario. Otros Estados consideran que el paso inocente puede ser suspendido por razones de seguridad, mientras que las potencias marítimas sostienen que no.

Ejemplos:

- Estrecho de Taiwán: China sostiene que el paso de buques de guerra extranjeros por el estrecho requiere su autorización previa. Estados Unidos, en cambio, realiza patrullas regulares en el estrecho sin solicitar autorización.
- Estrecho de Ormuz: Irán ha detenido en varias ocasiones a buques de guerra estadounidenses que transitaban por el estrecho, alegando que violaban sus aguas territoriales.
- Mar Negro: Rusia ha impedido en varias ocasiones el paso de buques de guerra de países de la OTAN por los estrechos turcos, alegando razones de seguridad.

Explotación de recursos

La explotación de los recursos (pesca, hidrocarburos, minerales) en los estrechos también genera conflictos. La CONVEMAR establece que los recursos de la ZEE pertenecen al Estado ribereño, pero cuando un estrecho es compartido por varios Estados, la delimitación de las ZEE respectivas puede ser objeto de disputa.

Ejemplos:

- Estrecho de Malaca: Indonesia, Malasia y Singapur han tenido diferencias sobre la explotación de los recursos pesqueros y de hidrocarburos en el estrecho.

- **Mar del Sur de China:** China, Vietnam, Filipinas, Malasia y Brunéi mantienen disputas sobre la soberanía de las islas y los recursos en el mar del Sur de China, por donde discurren varios estrechos estratégicos.
- **Ártico:** El deshielo está abriendo nuevas rutas marítimas y posibilitando la explotación de recursos, lo que ha generado tensiones entre los Estados ribereños (Rusia, Canadá, Estados Unidos, Noruega, Dinamarca).

Presencia militar

La presencia militar en los estrechos es otra fuente de conflictos. Las potencias marítimas mantienen bases y despliegan fuerzas en estrechos estratégicos, lo que genera tensiones con los Estados ribereños.

Ejemplos:

- **Estrecho de Gibraltar:** Reino Unido mantiene una base naval en Gibraltar, lo que ha generado tensiones con España.
- **Estrecho de Ormuz (2):** Estados Unidos mantiene una flota en el Golfo Pérsico, lo que ha generado tensiones con Irán.
- **Estrecho de Malaca:** Estados Unidos ha realizado patrullas en el estrecho, lo que ha generado recelos en Indonesia y Malasia.

Hacia una resolución pacífica de los conflictos

La Multicentralidad propone abordar estos conflictos desde la cooperación horizontal y el consenso simétrico. En lugar de imponer la ley del más fuerte, se trata de negociar soluciones que satisfagan los intereses de todos los nodos implicados.

Algunos principios para la resolución pacífica de los conflictos en los estrechos:

- **Respeto a la soberanía:** Reconocer la soberanía de los Estados ribereños sobre sus aguas territoriales.
- **Cooperación horizontal:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.
- **Consenso simétrico:** Tomar las decisiones por consenso, sin imposición de mayorías ni coerción externa.
- **Transparencia:** Garantizar la transparencia en la gestión de los flujos y los recursos.
- **Solución pacífica de controversias:** Recurrir a los mecanismos de solución pacífica previstos en la CONVEMAR y en otros tratados internacionales.

- Participación de la sociedad civil: Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones.

Estos principios, que desarrollaremos en los capítulos siguientes, constituyen la base de una gobernanza reticular de los estrechos, en la que la cooperación sustituye al conflicto y el consenso a la imposición

NOTAS DEL Autor

(1) Bab el-Mandeb. Información recomendada sobre la situación en el Estrecho:

La estrategia de Arabia Saudita en Yemen: 11 años de guerra sin victoria

✓ *La tormenta del petróleo empieza a golpear a la economía global*

✓ *Reportan que Arabia Saudita solicitó una tregua a los hutíes*

✓ *AP: Arabia Saudita se queda sin interceptores y busca apoyo de sus aliados en el conflicto con Yemen*

✓ *Reuters: EE.UU. mantuvo conversaciones secretas con los hutíes*

✓ *VIDEO: Hutíes muestran la caída y los restos en llamas de un caza saudí F-15 derribado*

✓ *Los hutíes reportan el derribo de un caza saudí F-15*

✓ *IMPACTANTE VIDEO: Los hutíes repelen en combate de corta distancia un ataque de Arabia Saudita*

✓ *De rebeldes a árbitros de una ruta vital, los hutíes obligan al mundo a escucharlos*

✓ *Arabia Saudita habría solicitado apoyo a un país de la OTAN ante el avance de los hutíes*

Irán respalda el ENORME ataque de Yemen | Seyed M. Marandi

El profesor Seyed Mohammad Marandi analiza el importante apoyo de Irán a la ofensiva en curso de Yemen contra las fuerzas estadounidenses y saudíes y el cambio decisivo en la guerra.

(2) Estrecho de Ormuz

Información recomendada sobre la situación en el Estrecho:

- ✓ **El precio de petróleo ruso se dispara 10 dólares en una noche**
- ✓ **Oriente Medio: factura bélica**
- ✓ **Enviado de Putin: "Petróleo ruso es elemento indispensable en cualquier combinación energética"**
- ✓ **Capturar un dron de EE.UU.: la baza táctica que persigue Irán en Ormuz**
- ✓ **Reportan un ataque contra un buque contratado por EE.UU. cerca de Ormuz**
- ✓ **Un golpe desde Oriente Medio que va a costar caro a Europa**
- ✓ **Un dron 'estrella' estadounidense MQ-9 Reaper cae ante la nueva defensa aérea iraní**
- ✓ **La guerra con Irán entrará en una fase "muy diferente", advierte EE.UU.**
- ✓ **Irán afirma que las bajas reportadas por el Pentágono en la guerra "es solo la punta del iceberg"**
- ✓ **Guerra en Irán redujo significativamente misiles de EE.UU. y dañó bases en 8 países**

PARTE II: LOS GRANDES ESTRECHOS DEL MUNDO

Esta segunda parte se adentra de forma pormenorizada y empírica en el análisis geográfico, histórico y estratégico de los pasos marítimos más significativos del planeta, examinando su comportamiento físico y su rol histórico como arterias vitales del comercio global y de la seguridad continental.

A través del estudio minucioso de pasajes neuronales como el estrecho de Malaca, Ormuz, Bab el-Mandeb, el canal de Panamá, Gibraltar y otros puntos críticos de la navegación interoceánica, se desglosan las asimetrías de poder y las tensiones jurisdiccionales que tradicionalmente los han convertido en campos de batalla o en objetos de conquista por parte de las potencias coloniales e imperiales.

Frente a la inercia mecanicista occidental —que concibe estos corredores angostos como cuellos de botella destinados a ser "controlados" coercitivamente o militarizados por un polo hegemónico unipolar para asfixiar las cadenas de suministro de la Mayoría Global—, el Proyecto IN+IA aborda este inventario geográfico como un conjunto de laboratorios prácticos esenciales.

Esta sección demuestra cómo, mediante el ejercicio de una soberanía responsable y el despliegue de acuerdos horizontales bilaterales y multilaterales de base comunitaria, los Estados ribereños y los usuarios legítimos pueden disolver de forma consciente los "polos de control".

De este modo, los grandes estrechos del mundo dejan de funcionar como polvorines geopolíticos para transformarse en nodos armónicos, simétricos e interoperables de una red circulatoria global que garantiza la libertad de tránsito responsable, la propiedad social de los flujos, la protección del medio ambiente marino y el codesarrollo pacífico, fraternal y multicéntrico de toda la sociedad planetaria.

CAPÍTULO 3: EL ESTRECHO DE MALACA

3.1. Geografía y relevancia estratégica

El estrecho de Malaca es, sin duda, el paso marítimo más importante del mundo. Situado entre la península de Malaca (Malasia) y la isla de Sumatra (Indonesia), conecta el mar de Andamán (océano Índico) con el mar de China Meridional (océano Pacífico). Su longitud aproximada es de 800 kilómetros, y su anchura varía entre 50 y 300 kilómetros. En su punto más estrecho, frente a Singapur, apenas alcanza los 2,8 kilómetros.

Geografía física:

- Longitud: 800 km.
- Anchura mínima: 2,8 km (frente a Singapur).
- Profundidad máxima: 25 metros (en el canal principal).
- Principales puertos: Singapur, Port Klang (Malasia), Medan (Indonesia).

El estrecho de Malaca es la principal ruta marítima entre Europa, Oriente Medio, África y Asia Oriental. Por él transita aproximadamente una cuarta parte del comercio mundial y una parte significativa del petróleo y el gas que consume Asia.

Relevancia estratégica:

- Comercio: Es la ruta más corta entre el océano Índico y el Pacífico. La alternativa (el estrecho de Sunda, entre Sumatra y Java) es más larga, más profunda y menos segura.
- Energía: Por Malaca transita el petróleo que abastece a China, Japón, Corea del Sur y otros países de Asia Oriental.
- Militar: El control del estrecho es vital para la proyección de poder naval en la región. Estados Unidos mantiene una presencia militar significativa en Singapur y realiza patrullas regulares.

La "trampa de Malaca":

China depende en gran medida del estrecho de Malaca para su suministro de petróleo. Se ha acuñado el término "trampa de Malaca" para referirse a la vulnerabilidad de China ante un posible bloqueo del estrecho por parte de Estados Unidos o sus aliados. Esta preocupación ha impulsado a China a buscar rutas alternativas (como el Corredor Económico China-Pakistán y el puerto de Gwadar) y a desarrollar su marina para proteger sus rutas marítimas.

3.2. El comercio mundial y la dependencia energética

El estrecho de Malaca es la arteria principal del comercio mundial. Por él transitan:

- **Petróleo:** Alrededor de 15 millones de barriles diarios, principalmente con destino a China, Japón y Corea del Sur.
- **Gas natural licuado (GNL):** Una parte significativa del GNL que consume Asia.
- **Mercancías:** Contenedores, productos manufacturados, materias primas.

Principales usuarios:

- **China:** Es el principal usuario del estrecho. La mayor parte de su petróleo importado pasa por Malaca.
- **Japón:** Depende casi por completo del petróleo importado, que llega a través de Malaca.
- **Corea del Sur:** Similar situación a Japón.
- **India:** Utiliza el estrecho para el comercio con Asia Oriental.
- **Europa:** Una parte del comercio entre Europa y Asia Oriental pasa por Malaca.

Dependencia energética:

La dependencia de Malaca es especialmente crítica para China. Se estima que el 80% de su petróleo importado pasa por el estrecho. Esta dependencia ha llevado a China a:

- **Diversificar sus fuentes de suministro:** Aumentar las importaciones de Rusia y Asia Central a través de oleoductos.
- **Desarrollar rutas alternativas:** El Corredor Económico China-Pakistán, que conecta el puerto de Gwadar (Pakistán) con la región de Xinjiang.
- **Fortalecer su marina:** Para proteger sus rutas marítimas y disuadir posibles bloqueos.

3.3. Los actores regionales: Indonesia, Malasia y Singapur

El estrecho de Malaca es compartido por tres Estados ribereños: Indonesia, Malasia y Singapur. Cada uno tiene intereses y preocupaciones específicas.

Indonesia:

- **Soberanía:** Indonesia controla la parte más ancha del estrecho, entre Sumatra y la península de Malaca.
- **Seguridad:** Ha cooperado en la lucha contra la piratería y el terrorismo marítimo.

- **Medio ambiente:** Le preocupa la contaminación y la protección de los ecosistemas marinos.
- **Economía:** Utiliza el estrecho para su comercio exterior y para el desarrollo de sus puertos.

Malasia:

- **Soberanía:** Controla la parte central del estrecho, incluyendo el puerto de Port Klang.
- **Economía:** Port Klang es uno de los puertos más importantes del Sudeste Asiático.
- **Seguridad:** Ha cooperado en la lucha contra la piratería.
- **Medio ambiente:** Le preocupa la contaminación y la protección de los ecosistemas marinos.

Singapur:

- **Soberanía:** Controla el punto más estrecho del estrecho, frente a su costa.
- **Economía:** Singapur es uno de los puertos más importantes del mundo y un centro financiero global.
- **Seguridad:** Mantiene una estrecha cooperación con Estados Unidos en materia de seguridad.
- **Medio ambiente:** Le preocupa la contaminación y la protección de los ecosistemas marinos.

Cooperación regional:

Los tres Estados ribereños cooperan en el marco de la Iniciativa del Estrecho de Malaca (Malsindo), creada en 1977, que coordina las patrullas marítimas y aéreas para combatir la piratería y otras actividades ilícitas. También participan en el Foro Regional de la ASEAN (ARF) y en otras iniciativas de cooperación.

La presencia de potencias externas:

Estados Unidos, China, Japón y la India mantienen intereses en el estrecho y realizan patrullas o ejercicios militares en la región. Esta presencia es vista con recelo por algunos Estados ribereños, que temen que el estrecho se convierta en un escenario de confrontación entre potencias.

CAPÍTULO 4: EL ESTRECHO DE ORMUZ

4.1. La puerta del Golfo Pérsico

El estrecho de Ormuz es un paso marítimo situado entre el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán. Separa Irán (al norte) de Omán y los Emiratos Árabes Unidos (al sur). Su anchura es de aproximadamente 39 kilómetros en su punto más estrecho, y su profundidad alcanza los 100 metros.

Geografía física:

- Longitud: 100 km.
- Anchura mínima: 39 km.
- Profundidad máxima: 100 m.
- Principales puertos: Bandar Abbas (Irán), Dubái (EAU), Mascate (Omán).

El estrecho de Ormuz es la única salida del Golfo Pérsico al océano Índico. Todos los países del Golfo (Irán, Irak, Kuwait, Arabia Saudí, Baréin, Catar, EAU) dependen de él para exportar su petróleo y gas.

Relevancia estratégica:

- Energía: Por Ormuz transita aproximadamente el 20% del petróleo mundial y una parte significativa del gas natural licuado (GNL).
- Comercio: Es la principal ruta marítima entre el Golfo Pérsico y los mercados de Asia, Europa y América.
- Militar: El control del estrecho es vital para la proyección de poder naval en la región. Estados Unidos mantiene una flota en el Golfo Pérsico (la Quinta Flota, con base en Baréin).

4.2. El petróleo y la geopolítica energética

El estrecho de Ormuz es la principal arteria del petróleo mundial. Por él transitan:

- Petróleo: Alrededor de 20 millones de barriles diarios, principalmente con destino a Asia (China, Japón, Corea del Sur, India).
- Gas natural licuado (GNL): Catar es uno de los mayores exportadores de GNL del mundo, y todo su gas pasa por Ormuz.

Principales usuarios:

- China: Es el principal importador de petróleo del Golfo.

- **Japón:** Depende casi por completo del petróleo importado, que llega a través de Ormuz.
- **Corea del Sur:** Similar situación a Japón.
- **India:** Importa una parte significativa de su petróleo del Golfo.
- **Europa:** Importa una parte menor, pero significativa.

La geopolítica energética:

La gestión y el resguardo del estrecho de Ormuz constituyen el escenario de mayor fricción defensiva frente a las lógicas de dominación unipolar. Lejos de las matrices de opinión occidentales —que intentan patologizar las acciones de la República Islámica de Irán catalogándolas de forma persistente como "amenazas de cierre" erráticas—, Teherán ejerce una soberanía responsable y disuasoria en sus aguas territoriales de la franja norte, utilizando su control geoeconómico como un escudo legítimo frente a las sanciones unilaterales coercitivas y la piratería financiera de las corporaciones transatlánticas. En abierto contraste, la presencia militar permanente de los Estados Unidos en la región a través de la Quinta Flota con base en Baréin no opera para garantizar una neutral "libertad de navegación", sino como un andamiaje coercitivo de ocupación y extorsión petrolera que busca sabotear la interoperabilidad soberana y el comercio horizontal de los nodos de la Mayoría Global.

La "guerra de los petroleros" como precedente imperial:

Los antecedentes históricos de esta asimetría geopolítica se remontan a la década de 1980, cuando el conflicto inducido entre Irán e Irak sirvió de pretexto para la internacionalización militar del Golfo Pérsico. Durante este episodio, conocido en la historiografía tradicional como la "guerra de los petroleros", las fuerzas transatlánticas ejecutaron intervenciones navales directas y operaciones encubiertas de bandera falsa no para pacificar la arteria circulatoria, sino para escoltar de forma selectiva los flujos mercantiles de sus socios comerciales y estrangular la base material productiva del Estado persa. Este hito histórico desmitificó los arbitrajes metropolitanos extranjeros y demostró que la seguridad de Ormuz no puede delegarse en potencias externas invasoras, validando en el siglo XXI la urgencia de una gobernanza reticular pan-euroasiática donde Irán y el Sultanato de Omán coordinen de

igual a igual la estabilidad, la ciberseguridad y el beneficio mutuo continental mediante el consenso simétrico.

4.3. Irán, Omán y la seguridad marítima

El estrecho de Ormuz (1) es compartido por Irán (al norte) y Omán (al sur). Los Emiratos Árabes Unidos también tienen intereses en la región.

Irán:

- **Soberanía:** Controla la parte norte del estrecho, incluyendo las islas de Ormuz, Qeshm y Hormuz.
- **Seguridad:** Mantiene una presencia militar significativa en la región y ha amenazado con cerrar el estrecho en caso de conflicto.
- **Economía:** Depende del estrecho para exportar su petróleo y para importar mercancías.
- **Medio ambiente:** Le preocupa la contaminación y la protección de los ecosistemas marinos.

Omán:

- **Soberanía:** Controla la parte sur del estrecho, incluyendo la península de Musandam.
- **Seguridad:** Mantiene una política de neutralidad y cooperación con todas las potencias.
- **Economía:** Utiliza el estrecho para su comercio exterior y para el desarrollo de sus puertos.
- **Medio ambiente:** Le preocupa la contaminación y la protección de los ecosistemas marinos.

Emiratos Árabes Unidos:

- **Soberanía:** No tiene costas en el estrecho, pero sus puertos (Dubái, Abu Dabi) dependen de él.
- **Seguridad:** Mantiene una estrecha cooperación con Estados Unidos en materia de seguridad.
- **Economía:** Sus puertos son centros logísticos y financieros de primer orden.
- **Medio ambiente:** Le preocupa la contaminación y la protección de los ecosistemas marinos.

Cooperación regional:

Irán y Omán cooperan en la gestión del estrecho, aunque con tensiones. Ambos países participan en el Foro de Cooperación del Golfo y en otras iniciativas regionales. La seguridad

marítima es responsabilidad de cada Estado ribereño en sus aguas territoriales.

La presencia de potencias externas:

Estados Unidos mantiene una presencia militar significativa en el Golfo Pérsico, con bases en Baréin, Catar y los EAU. China, por su parte, ha incrementado su presencia naval en la región para proteger sus rutas marítimas y sus intereses energéticos. Rusia también tiene intereses en la región.

NOTAS DEL Autor:

(1) La situación en el estrecho de Ormuz. Diferentes opiniones de analistas y especialistas.



CAPÍTULO 5: EL ESTRECHO DE BAB EL-MANDEB

5.1. La conexión entre el Mar Rojo y el Golfo de Adén

El estrecho de Bab el-Mandeb (1) es un paso marítimo situado entre el Mar Rojo y el Golfo de Adén. Separa Yemen (al este) de Yibuti y Eritrea (al oeste). Su anchura es de aproximadamente 26 kilómetros en su punto más estrecho, y su profundidad alcanza los 300 metros.

Geografía física:

- Longitud: 50 km.
- Anchura mínima: 26 km.
- Profundidad máxima: 300 m.
- Principales puertos: Yibuti (Yibuti), Adén (Yemen), Asab (Eritrea).

El estrecho de Bab el-Mandeb es la puerta del Mar Rojo y, por tanto, del canal de Suez. Es una de las rutas marítimas más importantes del mundo, ya que conecta Europa con Asia a través del canal de Suez.

Relevancia estratégica:

- Comercio: Por Bab el-Mandeb transita aproximadamente el 10% del comercio mundial.
- Energía: Una parte significativa del petróleo y el gas que se transporta entre Europa y Asia pasa por el estrecho.
- Militar: El control del estrecho es vital para la proyección de poder naval en la región. Estados Unidos, China y otras potencias mantienen una presencia militar significativa en Yibuti.

5.2. El comercio entre Europa y Asia

El estrecho de Bab el-Mandeb es la principal ruta marítima entre Europa y Asia. Por él transitan:

- Petróleo: Alrededor de 5 millones de barriles diarios, principalmente con destino a Europa.
- Gas natural licuado (GNL): Una parte significativa del GNL que consume Europa.
- Mercancías: Contenedores, productos manufacturados, materias primas.

Principales usuarios:

- Europa: Importa una parte significativa de su petróleo y gas del Golfo Pérsico a través de Bab el-Mandeb.
- China: Utiliza el estrecho para el comercio con Europa.
- India: Utiliza el estrecho para el comercio con Europa y África.

- **Estados Unidos:** Utiliza el estrecho para el comercio con Asia y para el despliegue de sus fuerzas navales.

La importancia del canal de Suez:

El canal de Suez, inaugurado en 1869, transformó radicalmente el comercio mundial al permitir el paso directo entre el Mediterráneo y el Mar Rojo. Sin el canal, los buques tendrían que rodear África, lo que supondría un aumento significativo del tiempo y los costes. El estrecho de Bab el-Mandeb es la puerta de entrada al canal desde el sur.

5.3. Conflictos y tensiones en el Cuerno de África

El estrecho de Bab el-Mandeb está situado en una de las regiones más inestables del mundo: el Cuerno de África. Los conflictos y tensiones en la región afectan directamente a la seguridad del estrecho.

Principales conflictos:

- **Guerra civil en Yemen:** El conflicto entre el gobierno yemení y los rebeldes hutíes ha generado una crisis humanitaria y ha afectado a la seguridad del estrecho. Los hutíes han atacado en varias ocasiones buques en el Mar Rojo.
- **Tensiones entre Yibuti y Eritrea:** Ambos países mantienen una disputa fronteriza que ha generado tensiones en la región.
- **Inestabilidad en Somalia:** La falta de un gobierno efectivo en Somalia ha facilitado la piratería en el Golfo de Adén y en el estrecho.
- **Presencia militar extranjera:** Estados Unidos, China, Francia, Japón y otras potencias mantienen bases militares en Yibuti, lo que ha convertido al pequeño país en un punto de fricción geopolítica.

Cooperación regional:

A pesar de los conflictos, existen iniciativas de cooperación para garantizar la seguridad del estrecho. La Fuerza de Tarea Combinada 150 (CTF-150), liderada por Estados Unidos, patrulla el Golfo de Adén y el estrecho para combatir la piratería y el terrorismo marítimo. La Unión Africana y la Liga Árabe también participan en iniciativas de cooperación.

NOTAS DEL Autor:

(1) Estrecho Bab-el-Mandeb

CGTN ESPAÑOL

Estrecho de Bab al-Mandab |



CONFLICTO EN YEMEN



Los hutíes se hacen con el control de la costa occidental de Yemen tras avanzar por el estrecho de Bab al-Mandab

Opiniones sobre la situación en el estrecho

<https://youtube.com/playlist?list=PLajRew0ltctE&si=HN6AmkamUTfL15Zm>

Opiniones sobre la situación en Yemen
(Telecentro de Yemen)

CAPÍTULO 6: EL CANAL DE PANAMÁ Y EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

6.1. El canal de Panamá: una vía artificial estratégica

El canal de Panamá es una vía artificial de navegación que conecta el océano Atlántico con el océano Pacífico a través del istmo de Panamá. Inaugurado en 1914, el canal ha transformado radicalmente el comercio mundial al permitir el paso directo entre los dos océanos, evitando la larga y peligrosa ruta del cabo de Hornos.

Geografía física:

- Longitud: 82 km.
- Anchura: Entre 150 y 300 metros.
- Profundidad: 12 metros.
- Esclusas: Tres juegos de esclusas (Gatún, Pedro Miguel y Miraflores).

Relevancia estratégica:

- Comercio: Por el canal transita aproximadamente el 5% del comercio mundial.
- Energía: Una parte significativa del petróleo y el gas que se transporta entre el Atlántico y el Pacífico pasa por el canal.
- Militar: El control del canal es vital para la proyección de poder naval en la región. Estados Unidos mantuvo el control del canal hasta 1999, cuando lo cedió a Panamá.

El régimen jurídico:

El canal de Panamá está regulado por los Tratados Torrijos-Carter de 1977, que establecen:

- Neutralidad: El canal es neutral y está abierto a todos los buques en tiempos de paz y de guerra.
- Administración: El canal es administrado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), una entidad autónoma panameña.
- Defensa: Estados Unidos y Panamá cooperan en la defensa del canal.

6.2. El estrecho de Gibraltar: puerta del Mediterráneo

El estrecho de Gibraltar es un paso marítimo situado entre la península ibérica (España) y el norte de África (Marruecos). Conecta el océano Atlántico con el mar Mediterráneo. Su anchura es de aproximadamente 14 kilómetros en su punto más estrecho, y su profundidad alcanza los 900 metros.

Geografía física:

- Longitud: 60 km.

- Anchura mínima: 14 km.
- Profundidad máxima: 900 m.
- Principales puertos: Algeciras (España), Tánger (Marruecos), Gibraltar (Reino Unido).

Relevancia estratégica:

- Comercio: Por Gibraltar transita una parte significativa del comercio entre Europa, África y América.
- Energía: Una parte del petróleo y el gas que se transporta entre el Atlántico y el Mediterráneo pasa por el estrecho.
- Militar: El control del estrecho es vital para la proyección de poder naval en el Mediterráneo. Reino Unido mantiene una base naval en Gibraltar.

El régimen jurídico:

El estrecho de Gibraltar está sujeto al régimen de paso en tránsito establecido en la CONVEMAR. España y Reino Unido mantienen una disputa sobre la soberanía de Gibraltar, pero ambos reconocen el derecho de paso de los buques de todos los Estados.

6.3. La importancia del control de las rutas marítimas

El canal de Panamá y el estrecho de Gibraltar son dos ejemplos de la importancia del control de las rutas marítimas. A lo largo de la historia, las potencias han luchado por controlar estos pasos estratégicos, y su posesión ha sido sinónimo de poder y riqueza.

El control de las rutas marítimas en la historia:

- Fenicios y griegos: Controlaban los estrechos del Mediterráneo.
- Romanos: Controlaban Gibraltar y el Bósforo.
- Portugueses y españoles: Controlaban el estrecho de Magallanes y el cabo de Buena Esperanza.
- Británicos: Controlaban Gibraltar, Malta, Adén y el canal de Suez.
- Estados Unidos: Controlaba el canal de Panamá y mantiene una presencia militar en el Golfo Pérsico.

El control de las rutas marítimas en la Multicentralidad:

En el marco de la Multicentralidad, el control de las rutas marítimas no debe ser ejercido por un polo de poder, sino por una red de nodos soberanos que cooperan horizontalmente. La gestión de los estrechos y canales debe basarse en el consenso simétrico, la transparencia y la participación de todos los actores implicados.

CAPÍTULO 7: OTROS ESTRECHOS RELEVANTES

7.1. El estrecho de Bósforo y los Dardanelos

El Bósforo y los Dardanelos son dos estrechos que conectan el mar Negro con el mar Mediterráneo. El Bósforo separa Europa de Asia en la ciudad de Estambul (Turquía), y los Dardanelos conectan el mar de Mármara con el mar Egeo.

Geografía física:

- **Bósforo:** 30 km de longitud, entre 700 y 3.700 metros de anchura.
- **Dardanelos:** 60 km de longitud, entre 1.200 y 6.000 metros de anchura.

Relevancia estratégica:

- **Comercio:** Por los estrechos turcos transita una parte significativa del comercio entre el mar Negro y el Mediterráneo.
- **Energía:** Una parte del petróleo y el gas que se transporta desde Rusia y Asia Central pasa por los estrechos.
- **Militar:** El control de los estrechos es vital para la proyección de poder naval en el mar Negro y el Mediterráneo.

El régimen jurídico:

Los estrechos turcos están regulados por la Convención de Montreux de 1936, que establece:

- **Libertad de tránsito:** Los buques mercantes de todos los Estados pueden transitar libremente por los estrechos en tiempos de paz.
- **Restricciones:** Los buques de guerra de países no ribereños del mar Negro están sujetos a limitaciones de tonelaje y número.
- **Soberanía:** Turquía ejerce soberanía sobre los estrechos y puede cerrarlos en caso de guerra.

7.2. El estrecho de Taiwán

El estrecho de Taiwán es un paso marítimo situado entre la China continental y la isla de Taiwán. Su anchura es de aproximadamente 130 kilómetros en su punto más estrecho, y su profundidad alcanza los 1.000 metros.

Geografía física:

- **Longitud:** 300 km.
- **Anchura mínima:** 130 km.
- **Profundidad máxima:** 1.000 m.
- **Principales puertos:** Kaohsiung (Taiwán), Xiamen (China).

Relevancia estratégica:

- **Comercio:** Por el estrecho transita una parte significativa del comercio entre China y el resto del mundo.
- **Militar:** El control del estrecho es vital para la proyección de poder naval en la región. China considera Taiwán una provincia rebelde y no descarta el uso de la fuerza para reunificarla.
- **Tensiones:** El estrecho es uno de los puntos más calientes del planeta, con frecuentes tensiones entre China y Taiwán, y entre China y Estados Unidos.

El régimen jurídico:

China considera que el estrecho de Taiwán no es un estrecho internacional, sino aguas territoriales chinas. Estados Unidos, en cambio, sostiene que es un estrecho internacional y que rige el paso en tránsito. Esta discrepancia es una fuente constante de tensiones.

7.3. El estrecho de Corea

El estrecho de Corea es un paso marítimo situado entre la península de Corea y el archipiélago japonés. Conecta el mar de Japón (mar del Este) con el mar de China Oriental. Su anchura es de aproximadamente 200 kilómetros, y su profundidad alcanza los 200 metros.

Geografía física:

- **Longitud:** 300 km.
- **Anchura mínima:** 200 km.
- **Profundidad máxima:** 200 m.
- **Principales puertos:** Busan (Corea del Sur), Fukuoka (Japón).

Relevancia estratégica:

- **Comercio:** Por el estrecho transita una parte significativa del comercio entre Corea del Sur, Japón y China.
- **Militar:** El control del estrecho es vital para la proyección de poder naval en la región. Estados Unidos mantiene una presencia militar significativa en Corea del Sur y Japón.
- **Tensiones:** El estrecho es escenario de frecuentes tensiones entre Corea del Norte y Corea del Sur, y entre China y Japón.

7.4. El paso del Noroeste y el cambio climático

El paso del Noroeste es una ruta marítima que conecta el océano Atlántico con el océano Pacífico a través del archipiélago ártico canadiense. Durante siglos, fue

considerado intransitable debido al hielo, pero el cambio climático está abriendo nuevas posibilidades.

Geografía física:

- Longitud: 5.000 km.
- Anchura: Variable.
- Profundidad: Variable.
- Principales puertos: Ninguno permanente.

Relevancia estratégica:

- Comercio: El paso del Noroeste podría reducir significativamente la distancia entre Europa y Asia, ahorrando tiempo y costes.
- Energía: El deshielo está posibilitando la explotación de recursos (petróleo, gas, minerales) en el Ártico.
- Militar: El control del paso es vital para la proyección de poder naval en el Ártico. Rusia, Canadá, Estados Unidos, Noruega y Dinamarca mantienen reclamaciones sobre la región.

El régimen jurídico:

Canadá considera que el paso del Noroeste es parte de sus aguas interiores, mientras que Estados Unidos y otros países sostienen que es un estrecho internacional. Esta discrepancia es una fuente de tensiones.

El cambio climático:

El deshielo del Ártico está abriendo nuevas rutas marítimas y posibilitando la explotación de recursos. Esto ha generado tensiones entre los Estados ribereños y ha planteado nuevos desafíos para la gobernanza de la región.

PARTE III: LOS ESTRECHOS COMO NODOS DE LA RED MULTICÉNTRICA

Esta tercera parte constituye el núcleo doctrinal y el pivote metodológico del presente volumen, orientándose a deconstruir de manera radical los paradigmas coloniales, unipolar y occidentocéntricos que históricamente han conceptualizado a los estrechos marinos como meros trofeos militares o zonas de exclusión hegemónica.

A través de un desglose analítico riguroso sustentado en las premisas del Proyecto IN+IA, se demuestra que la transición hacia una sociedad post-polar exige transformar cualitativamente la naturaleza de las relaciones internacionales en los pasos marítimos, superando las matrices de asfixia y los cercos financieros coordinados por el eje transatlántico.

En estas páginas se argumenta de forma unánime que un estrecho geográfico, lejos de ser un cuello de botella custodiado por flotas imperiales, debe ser interpretado y operativizado formalmente como un nodo soberano, armónico e interoperable dentro de una malla planetaria descentralizada de naciones.

El andamiaje conceptual de esta sección se despliega a través de tres dimensiones críticas de resistencia geoeconómica e institucional: el principio de la soberanía compartida y responsable sobre las aguas territoriales, la viabilidad ética de una libertad de tránsito responsable y la disolución consciente de los "polos de control" mediante el consenso simétrico.

Al articular de igual a igual a los Estados ribereños con los usuarios legítimos de las rutas, el modelo reticular de la Multicentralidad ofrece un marco de seguridad compartida y codesarrollo financiero transnacional invulnerable al extractivismo corporativo.

Así, la cooperación horizontal en la gestión de flujos, la protección del medio ambiente marino y la propiedad social de los bienes públicos transnacionales se consolidan en esta sección como la manifestación empírica de una nueva gobernanza global, probando al Sur Global y a la Mayoría Global que es posible guiar la técnica mediante el amor fraternal para edificar una paz estable y duradera

CAPÍTULO 8: LA SOBERANÍA DE LOS ESTRECHOS Y LA MULTICENTRALIDAD

8.1. El principio de soberanía sobre las aguas territoriales

La soberanía sobre las aguas territoriales es un principio fundamental del derecho internacional, reconocido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Según este principio, cada Estado ribereño ejerce soberanía plena sobre una franja de mar adyacente a sus costas, hasta un límite de 12 millas náuticas desde la línea de base.

Fundamentos de la soberanía:

- **Histórico:** La soberanía sobre las aguas territoriales se remonta a la época de las ciudades-estado griegas y del Imperio romano, que reclamaban el control de las aguas adyacentes a sus costas.
- **Jurídico:** La CONVEMAR codifica el principio de soberanía sobre las aguas territoriales, estableciendo derechos y obligaciones para los Estados ribereños.
- **Económico:** La soberanía sobre las aguas territoriales permite al Estado ribereño explotar los recursos naturales (pesca, hidrocarburos, minerales) en esas aguas.
- **Seguridad:** La soberanía sobre las aguas territoriales permite al Estado ribereño controlar el acceso a sus costas y proteger su seguridad.

Limitaciones de la soberanía:

La soberanía sobre las aguas territoriales no es absoluta. La CONVEMAR establece limitaciones:

- **Paso inocente:** Los buques de todos los Estados tienen derecho a pasar por las aguas territoriales de otro Estado, siempre que el paso sea inocente (no perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño).
- **Paso en tránsito:** En los estrechos internacionales, los buques de todos los Estados tienen derecho a transitar sin obstáculos, en condiciones de navegación normal.
- **Obligaciones ambientales:** El Estado ribereño debe proteger el medio ambiente marino y no puede realizar actividades que causen daños transfronterizos.

La soberanía en los estrechos:

En los estrechos, la soberanía sobre las aguas territoriales se complica por la presencia de múltiples Estados ribereños y por la importancia estratégica de estos pasos. La CONVEMAR establece regímenes específicos para los estrechos internacionales, que limitan la soberanía de los Estados ribereños en favor de la libertad de navegación.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad reconoce la soberanía de los Estados ribereños sobre sus aguas territoriales, pero la entiende no como un derecho de exclusión, sino como una responsabilidad de gestión. Un Estado soberano no es aquel que impide el paso a los demás, sino aquel que garantiza que el paso se realice en condiciones de seguridad, respeto al medio ambiente y beneficio mutuo.

En este sentido, la Multicentralidad propone un concepto de soberanía compartida: los Estados ribereños ejercen su soberanía, pero lo hacen en el marco de una cooperación horizontal con los demás nodos de la red. Las decisiones sobre el uso del estrecho se toman por consenso simétrico, no por imposición de mayorías ni por coerción de potencias externas.

8.2. La libertad de tránsito y el derecho internacional

La libertad de tránsito es un principio fundamental del derecho del mar, reconocido por la CONVEMAR. Establece que los buques de todos los Estados tienen derecho a transitar por los estrechos internacionales sin obstáculos, en condiciones de navegación normal.

Fundamentos de la libertad de tránsito:

- **Histórico:** La libertad de tránsito se remonta a la época de las grandes navegaciones, cuando las potencias marítimas reclamaban el derecho a circular libremente por los océanos.
- **Jurídico:** La CONVEMAR codifica la libertad de tránsito, estableciendo el régimen de paso en tránsito para los estrechos internacionales.
- **Económico:** La libertad de tránsito es esencial para el comercio mundial, ya que permite el paso de mercancías entre los distintos mercados.
- **Estratégico:** La libertad de tránsito permite a las potencias marítimas proyectar su poder naval y proteger sus intereses en todo el mundo.

Limitaciones de la libertad de tránsito:

La libertad de tránsito no es absoluta. La CONVEMAR establece limitaciones:

- **Obligaciones del buque:** El buque debe respetar las leyes y reglamentos del Estado ribereño, y no realizar actividades que puedan perjudicar la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño.
- **Obligaciones del Estado ribereño:** El Estado ribereño no puede impedir el paso, no puede discriminar entre buques de diferentes Estados, y debe adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la navegación.
- **Excepciones:** En determinadas circunstancias, el Estado ribereño puede suspender el paso en tránsito, por ejemplo, por razones de seguridad.

La libertad de tránsito en los estrechos:

En los estrechos internacionales, la libertad de tránsito se garantiza mediante el régimen de paso en tránsito. Este régimen se aplica, por ejemplo, al estrecho de Gibraltar, al estrecho de Malaca y al estrecho de Ormuz.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad reconoce la libertad de tránsito como un principio fundamental, pero la entiende no como un derecho absoluto de las potencias marítimas, sino como un derecho de todos los nodos de la red. La libertad de tránsito debe ejercerse con responsabilidad, respetando la soberanía de los Estados ribereños y el medio ambiente marino.

En este sentido, la Multicentralidad propone una libertad de tránsito responsable: los buques de todos los Estados tienen derecho a transitar por los estrechos, pero deben hacerlo respetando las leyes y reglamentos del Estado ribereño, y contribuyendo a la seguridad y la sostenibilidad del paso.

8.3. La disolución de los "polos de control" sobre los estrechos

En la lógica de los polos de poder, los estrechos son objetos de conquista y control. Quien controla un estrecho, controla la ruta; quien controla la ruta, controla el comercio; quien controla el comercio, controla el poder. Esta lógica ha convertido a los estrechos en focos de conflicto permanente.

Los "polos de control" en la historia:

- Imperio romano: Controlaba Gibraltar, el Bósforo y los Dardanelos.
- Imperio otomano: Controlaba el Bósforo, los Dardanelos y el estrecho de Bab el-Mandeb.
- Imperio británico: Controlaba Gibraltar, Malta, Adén, el canal de Suez y el estrecho de Malaca.
- Estados Unidos: Controla el canal de Panamá (hasta 1999), mantiene una presencia militar en el Golfo Pérsico y patrulla el estrecho de Malaca.

La disolución de los "polos de control":

La Multicentralidad propone la disolución de los "polos de control" sobre los estrechos. En lugar de que un polo de poder imponga su ley, se trata de que una red de nodos soberanos coopere horizontalmente para gestionar el estrecho.

Principios para la disolución de los "polos de control":

- Desmilitarización: Reducir la presencia militar en los estrechos y promover la cooperación en materia de seguridad.
- Cooperación horizontal: Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.
- Consenso simétrico: Tomar las decisiones por consenso, sin imposición de mayorías ni coerción externa.
- Transparencia: Garantizar la transparencia en la gestión de los flujos y los recursos.
- Participación de la sociedad civil: Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones.

Ejemplos prácticos:

- Estrecho de Malaca: La Iniciativa del Estrecho de Malaca (Malsindo) es un ejemplo de cooperación horizontal entre los Estados ribereños (Indonesia, Malasia y Singapur) para combatir la piratería y garantizar la seguridad del paso.
- Estrecho de Torres: La Comisión del Estrecho de Torres, entre Australia y Papúa Nueva Guinea, es un ejemplo de gestión compartida de un estrecho.
- Antártida: El Tratado Antártico de 1959 desmilitarizó el continente y estableció un régimen de cooperación científica. Este modelo podría aplicarse a otros espacios estratégicos.

CAPÍTULO 9: LA COOPERACIÓN HORIZONTAL EN LA GESTIÓN DE LOS ESTRECHOS

9.1. Acuerdos bilaterales y multilaterales

La cooperación horizontal en la gestión de los estrechos se materializa a través de acuerdos bilaterales y multilaterales entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.

Acuerdos bilaterales:

- España-Marruecos: Acuerdos sobre la gestión del estrecho de Gibraltar, incluyendo la cooperación en materia de seguridad, pesca y medio ambiente.
- Indonesia-Malasia: Acuerdos sobre la delimitación de las aguas territoriales en el estrecho de Malaca y la cooperación en materia de seguridad.
- Irán-Omán: Acuerdos sobre la gestión del estrecho de Ormuz, incluyendo la cooperación en materia de navegación y medio ambiente.

Acuerdos multilaterales:

- CONVEMAR: Establece el marco jurídico general para la gestión de los estrechos internacionales.
- Convención de Montreux: Regula el paso por los estrechos turcos (Bósforo y Dardanelos).
- Tratados Torrijos-Carter: Regulan el canal de Panamá.
- Iniciativa del Estrecho de Malaca (Malsindo): Coordina las patrullas marítimas y aéreas para combatir la piratería en el estrecho de Malaca.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad promueve la negociación de acuerdos de cooperación horizontal que vayan más allá del simple derecho de paso. Estos acuerdos deben incluir:

- Gestión compartida: Participación de todos los nodos implicados en la toma de decisiones.
- Beneficio mutuo: Distribución equitativa de los beneficios derivados del uso del estrecho.
- Sostenibilidad: Protección del medio ambiente marino y de los recursos naturales.
- Seguridad: Cooperación en materia de seguridad marítima y lucha contra la piratería y el terrorismo.

9.2. La seguridad marítima compartida

La seguridad marítima es una de las principales preocupaciones en la gestión de los estrechos. La piratería, el terrorismo marítimo, el contrabando y la contaminación son amenazas que afectan a todos los usuarios del estrecho.

Amenazas a la seguridad marítima:

- **Piratería:** Ataques a buques en el mar para robar la carga o secuestrar a la tripulación. Es un problema especialmente grave en el Golfo de Adén y en el estrecho de Malaca.
- **Terrorismo marítimo:** Ataques a buques o instalaciones portuarias con fines políticos. Es una amenaza latente en el Mediterráneo y en el Sudeste Asiático.
- **Contrabando:** Transporte ilegal de mercancías (drogas, armas, personas) a través de los estrechos.
- **Contaminación:** Vertidos de petróleo y otras sustancias tóxicas que dañan el medio ambiente marino.

Cooperación en seguridad marítima:

- **Patrullas conjuntas:** Los Estados ribereños cooperan en patrullas marítimas y aéreas para combatir la piratería y el contrabando.
- **Intercambio de información:** Los Estados comparten información de inteligencia sobre actividades ilícitas.
- **Ejercicios conjuntos:** Los Estados realizan ejercicios militares conjuntos para mejorar la coordinación en caso de crisis.
- **Asistencia humanitaria:** Los Estados cooperan en la búsqueda y rescate de buques en peligro.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad promueve una seguridad marítima compartida, basada en la cooperación horizontal y el consenso simétrico. En lugar de que una potencia imponga su ley, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para garantizar la seguridad del estrecho.

Principios para la seguridad marítima compartida:

- **Responsabilidad compartida:** Todos los nodos implicados son responsables de la seguridad del estrecho.
- **Cooperación horizontal:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.

- **Consenso simétrico:** Tomar las decisiones por consenso, sin imposición de mayorías ni coerción externa.
- **Transparencia:** Garantizar la transparencia en la gestión de la seguridad.
- **Participación de la sociedad civil:** Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones.

9.3. La protección del medio ambiente marino

La protección del medio ambiente marino es una de las principales preocupaciones en la gestión de los estrechos. La contaminación, la sobrepesca y la destrucción de los hábitats marinos son amenazas que afectan a todos los usuarios del estrecho.

Amenazas al medio ambiente marino:

- **Contaminación por hidrocarburos:** Vertidos de petróleo y otras sustancias tóxicas que dañan los ecosistemas marinos.
- **Contaminación por plásticos:** Acumulación de plásticos y microplásticos que afectan a la fauna marina.
- **Sobrepesca:** Explotación excesiva de los recursos pesqueros que agota las poblaciones de peces.
- **Destrucción de hábitats:** Dragado, construcción de infraestructuras y otras actividades que destruyen los hábitats marinos.
- **Cambio climático:** Aumento de la temperatura del agua, acidificación y elevación del nivel del mar.

Cooperación en protección del medio ambiente:

- **Convenios internacionales:** La CONVEMAR, el Convenio de Londres sobre vertidos y el Convenio MARPOL sobre contaminación por buques son algunos de los instrumentos internacionales para la protección del medio ambiente marino.
- **Acuerdos regionales:** El Convenio de Barcelona para el Mediterráneo, el Convenio de Cartagena para el Caribe y el Convenio de Nairobi para el Índico son algunos de los acuerdos regionales para la protección del medio ambiente marino.
- **Áreas marinas protegidas:** Los Estados establecen áreas marinas protegidas para preservar los ecosistemas más frágiles.
- **Cooperación científica:** Los Estados cooperan en la investigación científica sobre el medio ambiente marino.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad promueve una protección del medio ambiente marino basada en la cooperación horizontal y el consenso simétrico. En lugar de que una potencia imponga sus normas, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para proteger el medio ambiente marino.

Principios para la protección del medio ambiente marino:

- **Responsabilidad compartida:** Todos los nodos implicados son responsables de la protección del medio ambiente marino.
- **Cooperación horizontal:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.
- **Consenso simétrico:** Tomar las decisiones por consenso, sin imposición de mayorías ni coerción externa.
- **Transparencia:** Garantizar la transparencia en la gestión de la protección del medio ambiente.
- **Participación de la sociedad civil:** Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones.
- **Principio de precaución:** Adoptar medidas preventivas cuando haya riesgo de daño grave o irreversible al medio ambiente.

CAPÍTULO 10: LOS ESTRECHOS Y LA GEOPOLÍTICA DE LOS RECURSOS

10.1. El petróleo y el gas en las rutas marítimas

El petróleo y el gas natural son los recursos energéticos más importantes del mundo, y su transporte por vía marítima depende en gran medida de los estrechos.

Principales rutas del petróleo y el gas:

- **Golfo Pérsico:** El estrecho de Ormuz es la principal salida del petróleo y el gas del Golfo Pérsico hacia los mercados mundiales.
- **Mar Rojo:** El estrecho de Bab el-Mandeb es la puerta de entrada al canal de Suez, por donde transita el petróleo y el gas que se transporta entre Europa y Asia.
- **Sudeste Asiático:** El estrecho de Malaca es la principal ruta del petróleo y el gas que se transporta entre el océano Índico y el Pacífico.
- **Ártico:** El paso del Noroeste y la ruta del Norte son nuevas rutas que podrían reducir la dependencia de los estrechos tradicionales.

La geopolítica del petróleo y el gas:

El control de las rutas marítimas del petróleo y el gas es una fuente constante de tensiones. Las potencias compiten por asegurar el acceso a estos recursos y por controlar las rutas que los transportan.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone una geopolítica de los recursos basada en la cooperación horizontal y el consenso simétrico. En lugar de que una potencia imponga su control sobre las rutas, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para garantizar el acceso equitativo a los recursos y la seguridad de las rutas.

10.2. La pesca y los recursos vivos

La pesca es una actividad económica importante en muchos estrechos, y los recursos vivos del mar son una fuente de alimento y de empleo para millones de personas.

Principales recursos pesqueros:

- Estrecho de Malaca: Es una zona rica en pesca, con especies como el atún, el jurel y la caballa.
- Estrecho de Ormuz: Es una zona rica en pesca, con especies como el atún, el pez espada y el camarón.
- Estrecho de Bab el-Mandeb: Es una zona rica en pesca, con especies como el atún, el tiburón y la sardina.
- Estrecho de Gibraltar: Es una zona rica en pesca, con especies como el atún, el pez espada y el pulpo.

La gestión de los recursos pesqueros:

La gestión de los recursos pesqueros en los estrechos es una fuente de conflictos entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho. La sobrepesca, la pesca ilegal y la falta de cooperación son problemas comunes.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone una gestión compartida de los recursos pesqueros, basada en la cooperación horizontal y el consenso simétrico. En lugar de que una potencia imponga su control sobre los recursos, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para garantizar la sostenibilidad de la pesca y la equidad en el acceso a los recursos.

10.3. La minería submarina y los fondos marinos

La minería submarina es una actividad emergente que podría convertirse en una fuente importante de recursos minerales en el futuro. Los fondos marinos contienen nódulos polimetálicos, sulfuros masivos y costras de ferromanganeso, ricos en metales como el cobalto, el níquel, el cobre y el manganeso.

Principales zonas de minería submarina:

- Océano Pacífico: La zona de Clarion-Clipperton es una de las más ricas en nódulos polimetálicos.
- Océano Índico: La dorsal central del Índico es una zona rica en sulfuros masivos.
- Océano Atlántico: La dorsal media del Atlántico es una zona rica en sulfuros masivos.
- Mar Rojo: La fosa de Atlantis II es una zona rica en sulfuros masivos.

La gestión de la minería submarina:

La minería submarina está regulada por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA), que establece las

normas para la exploración y explotación de los recursos en aguas internacionales. Sin embargo, la regulación es todavía incipiente y existen preocupaciones sobre el impacto ambiental.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone una gestión compartida de la minería submarina, basada en la cooperación horizontal y el consenso simétrico. En lugar de que una potencia imponga su control sobre los recursos, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para garantizar la sostenibilidad de la minería y la equidad en el acceso a los recursos.

Principios para la minería submarina:

- **Responsabilidad compartida:** Todos los nodos implicados son responsables de la gestión sostenible de los recursos.
- **Cooperación horizontal:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.
- **Consenso simétrico:** Tomar las decisiones por consenso, sin imposición de mayorías ni coerción externa.
- **Transparencia:** Garantizar la transparencia en la gestión de los recursos.
- **Participación de la sociedad civil:** Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones.
- **Principio de precaución:** Adoptar medidas preventivas cuando haya riesgo de daño grave o irreversible al medio ambiente.
- **Beneficio mutuo:** Distribución equitativa de los beneficios derivados de la explotación de los recursos.

PARTE IV: DESAFÍOS Y PERSPECTIVAS

Esta cuarta parte aborda de forma rigurosa y con un profundo sentido crítico los escenarios de conflicto y las transformaciones sistémicas que atraviesan los pasos marítimos globales en el umbral del siglo XXI, proyectando las categorías operativas de la Multicentralidad frente a las amenazas no tradicionales que intentan desestabilizar la paz continental.

A través de un análisis pormenorizado de vectores críticos como la militarización asimétrica de las rutas, el azote de la piratería corporativa, el terrorismo marítimo y el impacto tectónico del cambio climático sobre la apertura del Paso del Noroeste y el deshielo del Ártico, se desmitifican las soluciones disciplinarias coercitivas que las metrópolis occidentales intentan imponer para salvaguardar sus monopolios extractivistas.

Frente a la inercia del centralismo unipolar —que instrumentaliza estas crisis globales para justificar regulaciones monopólicas, desplegar flotas ofensivas de corte imperial y saturar los canales informativos masivos con matrices de opinión apocalípticas diseñadas por la industria del miedo—, esta sección opera como un verdadero escudo de protección cognitiva.

En estas páginas se argumenta de manera unánime que el futuro de los estrechos internacionales no depende de una disuasión armada agresiva, sino del despliegue de una gobernanza reticular basada en la desmilitarización mutua, el respeto irrestricto al derecho internacional y la consolidación de redes de intercambio solidario de base popular.

Al subordinar racionalmente el uso de la técnica avanzada y la investigación científica al bien público universal, la PARTE IV prefigura el nacimiento de un ecosistema interoceánico descentralizado y fraterno, demostrando al Sur Global que la soberanía compartida es el único camino real para tejer una paz estable, duradera y libre de tutelas hegemónicas.

CAPÍTULO 11: LOS DESAFÍOS DE LOS ESTRECHOS EN EL SIGLO XXI

11.1. La militarización de las rutas marítimas

La militarización de las rutas marítimas es uno de los desafíos más graves que enfrentan los estrechos en el siglo XXI. Las potencias navales mantienen una presencia militar permanente en los principales estrechos del mundo, lo que genera tensiones y aumenta el riesgo de conflictos.

Principales focos de militarización:

- Estrecho de Ormuz: Estados Unidos mantiene la Quinta Flota en el Golfo Pérsico, con base en Baréin. Irán mantiene una presencia militar significativa en la región y ha amenazado con cerrar el estrecho en caso de conflicto.
- Estrecho de Malaca: Estados Unidos realiza patrullas regulares en el estrecho y mantiene una presencia militar en Singapur. China, por su parte, ha incrementado su presencia naval en la región.
- Estrecho de Taiwán: China considera a Taiwán una provincia rebelde y no descarta el uso de la fuerza para reunificarla. Estados Unidos, por su parte, mantiene una política de "ambigüedad estratégica" y vende armas a Taiwán.
- Mar del Sur de China: China, Vietnam, Filipinas, Malasia y Brunéi mantienen disputas sobre la soberanía de las islas y los recursos en el mar del Sur de China, por donde discurren varios estrechos estratégicos.
- Estrecho de Bab el-Mandeb: Estados Unidos, China, Francia, Japón y otras potencias mantienen bases militares en Yibuti, lo que ha convertido al pequeño país en un punto de fricción geopolítica.
- Ártico: Rusia, Canadá, Estados Unidos, Noruega y Dinamarca mantienen reclamaciones sobre la región y han incrementado su presencia militar en el Ártico.

Consecuencias de la militarización:

- Aumento del riesgo de conflictos: La presencia de fuerzas navales rivales en un espacio reducido aumenta el riesgo de incidentes y escaladas.
- Militarización de la economía: El gasto militar en la región aumenta, detrayendo recursos de otras necesidades.

- **Tensiones diplomáticas:** La militarización genera tensiones entre los Estados ribereños y las potencias navales.
- **Impacto ambiental:** Las maniobras militares pueden causar daños al medio ambiente marino.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone la desmilitarización de las rutas marítimas como paso fundamental para la construcción de una paz estable y duradera. En lugar de que las potencias navales impongan su presencia, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para garantizar la seguridad del estrecho a través de mecanismos de cooperación horizontal.

Principios para la desmilitarización:

- **Reducción de la presencia militar:** Disminuir progresivamente la presencia de fuerzas navales extranjeras en los estrechos.
- **Cooperación en seguridad:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho para garantizar la seguridad marítima.
- **Solución pacífica de controversias:** Recurrir a los mecanismos de solución pacífica previstos en la CONVEMAR y en otros tratados internacionales.
- **Transparencia:** Garantizar la transparencia en las actividades militares en la región.
- **Participación de la sociedad civil:** Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones sobre seguridad.

11.2. La piratería y el terrorismo marítimo

Aunque el imaginario popular asocia la piratería a la idea romántica de hombres con parches en el ojo, lo cierto es que existe una rigurosa definición jurídica de un delito que no ha perdido vigencia en el siglo XXI.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), adoptada en 1982, ordena esta materia de forma vinculante a nivel global.

En su Artículo 101, la Convención tipifica la piratería estrictamente como cualquier acto ilegal de violencia, detención o depredación cometido con propósitos privados por la tripulación de un buque civil, desplegado necesariamente en alta mar o en lugares exentos de la jurisdicción de cualquier Estado. Esta delimitación legal es

clave en el marco de la Multicentralidad, pues permite a los nodos de la red cooperar horizontalmente con total claridad técnica, distinguiendo la piratería internacional de los delitos de robo a mano armada que ocurren dentro de las aguas territoriales y que caen bajo la soberanía estricta de cada Estado ribereño.

Principales focos de piratería:

- **Golfo de Adén:** La piratería somalí ha sido un problema grave durante décadas, aunque ha disminuido en los últimos años gracias a la cooperación internacional.
- **Estrecho de Malaca:** La piratería ha sido un problema histórico en el estrecho, aunque ha disminuido gracias a la cooperación entre Indonesia, Malasia y Singapur.
- **Golfo de Guinea:** La piratería ha aumentado en los últimos años en el Golfo de Guinea, afectando a los buques que transportan petróleo y gas.
- **Mar del Sur de China:** La piratería y el robo a mano armada son problemas persistentes en la región.

Principales focos de terrorismo marítimo:

- **Mediterráneo:** El terrorismo marítimo es una amenaza latente en el Mediterráneo, especialmente en el estrecho de Gibraltar y en el canal de Suez.
- **Sudeste Asiático:** El terrorismo marítimo es una amenaza en el Sudeste Asiático, especialmente en el estrecho de Malaca y en el mar de Sulu.
- **Golfo Pérsico:** El terrorismo marítimo es una amenaza en el Golfo Pérsico, especialmente en el estrecho de Ormuz.

Consecuencias de la piratería y el terrorismo:

- **Aumento de los costes del transporte:** Las compañías navieras deben pagar primas de seguro más altas y adoptar medidas de seguridad adicionales.
- **Pérdida de vidas humanas:** La piratería y el terrorismo marítimo causan muertes y secuestros.
- **Daño a la economía:** La piratería y el terrorismo marítimo afectan al comercio y al turismo.
- **Inestabilidad regional:** La piratería y el terrorismo marítimo contribuyen a la inestabilidad en las regiones afectadas.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone una cooperación horizontal para combatir la piratería y el terrorismo marítimo. En lugar de que una potencia imponga su ley, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para garantizar la seguridad del estrecho.

Principios para combatir la piratería y el terrorismo:

- **Cooperación horizontal:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.
- **Intercambio de información:** Compartir información de inteligencia sobre actividades ilícitas.
- **Patrullas conjuntas:** Realizar patrullas marítimas y aéreas conjuntas para combatir la piratería y el terrorismo.
- **Asistencia humanitaria:** Cooperar en la búsqueda y rescate de buques en peligro.
- **Desarrollo económico:** Promover el desarrollo económico de las regiones afectadas para reducir las causas subyacentes de la piratería.
- **Participación de la sociedad civil:** Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la lucha contra la piratería y el terrorismo.

11.3. El cambio climático y la elevación del nivel del mar

El cambio climático es uno de los desafíos más graves que enfrenta la humanidad en el siglo XXI, y los estrechos no son ajenos a sus efectos. La elevación del nivel del mar, el aumento de la temperatura del agua, la acidificación y los fenómenos meteorológicos extremos son amenazas que afectan a todos los usuarios del estrecho.

Efectos del cambio climático en los estrechos:

- **Elevación del nivel del mar:** La elevación del nivel del mar amenaza con inundar las costas y las infraestructuras portuarias en los estrechos.
- **Aumento de la temperatura del agua:** El aumento de la temperatura del agua afecta a los ecosistemas marinos y a las especies que los habitan.
- **Acidificación:** La acidificación del agua afecta a los corales y a otros organismos marinos.
- **Fenómenos meteorológicos extremos:** El aumento de la frecuencia e intensidad de huracanes, tifones y tormentas afecta a la navegación y a las infraestructuras.

- **Deshielo del Ártico:** El deshielo del Ártico está abriendo nuevas rutas marítimas y posibilitando la explotación de recursos, lo que genera tensiones entre los Estados ribereños.

Consecuencias del cambio climático:

- **Impacto económico:** El cambio climático afecta al comercio, al turismo y a la pesca.
- **Impacto social:** El cambio climático afecta a las comunidades costeras, que pueden verse obligadas a desplazarse.
- **Impacto ambiental:** El cambio climático afecta a los ecosistemas marinos y a la biodiversidad.
- **Impacto geopolítico:** El cambio climático genera tensiones entre los Estados por el acceso a los recursos y las rutas marítimas.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone una cooperación horizontal para abordar los desafíos del cambio climático en los estrechos. En lugar de que una potencia imponga sus normas, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para mitigar los efectos del cambio climático y adaptarse a ellos.

Principios para abordar el cambio climático:

- **Cooperación horizontal:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho.
- **Mitigación:** Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- **Adaptación:** Adoptar medidas para adaptarse a los efectos del cambio climático.
- **Transparencia:** Garantizar la transparencia en la gestión de los recursos y las emisiones.
- **Participación de la sociedad civil:** Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones.
- **Principio de precaución:** Adoptar medidas preventivas cuando haya riesgo de daño grave o irreversible al medio ambiente.
- **Justicia climática:** Garantizar que los países en desarrollo reciban apoyo para abordar el cambio climático.

CAPÍTULO 12: EL FUTURO DE LOS ESTRECHOS EN UN MUNDO MULTICÉNTRICO

12.1. La desmilitarización y la cooperación

La desmilitarización de las rutas marítimas es una condición indispensable para la construcción de un mundo multicéntrico. En lugar de que las potencias navales impongan su presencia, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para garantizar la seguridad del estrecho.

Pasos hacia la desmilitarización:

- **Reducción de la presencia militar:** Disminuir progresivamente la presencia de fuerzas navales extranjeras en los estrechos.
- **Cooperación en seguridad:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho para garantizar la seguridad marítima.
- **Solución pacífica de controversias:** Recurrir a los mecanismos de solución pacífica previstos en la CONVEMAR y en otros tratados internacionales.
- **Transparencia:** Garantizar la transparencia en las actividades militares en la región.
- **Participación de la sociedad civil:** Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones sobre seguridad.

Beneficios de la desmilitarización:

- **Reducción del riesgo de conflictos:** La ausencia de fuerzas navales rivales en un espacio reducido disminuye el riesgo de incidentes y escaladas.
- **Liberación de recursos:** El gasto militar en la región disminuye, liberando recursos para otras necesidades.
- **Mejora de las relaciones diplomáticas:** La desmilitarización genera confianza entre los Estados ribereños y las potencias navales.
- **Protección del medio ambiente:** La reducción de las maniobras militares disminuye el impacto ambiental.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone la desmilitarización como paso fundamental para la construcción de una paz estable y duradera. En lugar de que las potencias navales impongan su presencia, se trata de que todos los nodos implicados

cooperen para garantizar la seguridad del estrecho a través de mecanismos de cooperación horizontal.

12.2. Nuevas rutas y la evolución del comercio global

El comercio global está en constante evolución, y los estrechos no son ajenos a estos cambios. Nuevas rutas marítimas están surgiendo, y las existentes están siendo transformadas por el cambio climático, la tecnología y la geopolítica.

Nuevas rutas marítimas:

- **Paso del Noroeste:** El deshielo del Ártico está abriendo el paso del Noroeste, que conecta el Atlántico con el Pacífico a través del archipiélago ártico canadiense. Esta ruta podría reducir significativamente la distancia entre Europa y Asia.
- **Ruta del Norte:** El deshielo del Ártico está abriendo la ruta del Norte, que conecta el Atlántico con el Pacífico a través de las costas de Rusia. Esta ruta podría reducir aún más la distancia entre Europa y Asia.
- **Corredor Económico China-Pakistán:** Este corredor conecta el puerto de Gwadar (Pakistán) con la región de Xinjiang (China), ofreciendo una ruta alternativa al estrecho de Malaca.
- **Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur (INSTC):** Este corredor conecta Rusia, Asia Central, Irán e India, ofreciendo una ruta alternativa al canal de Suez.
- **Nuevas rutas ferroviarias:** La construcción de nuevas rutas ferroviarias entre China y Europa está ofreciendo alternativas al transporte marítimo.

Evolución del comercio global:

- **Aumento del comercio Sur-Sur:** El comercio entre los países del Sur Global está aumentando, lo que está cambiando las rutas comerciales tradicionales.
- **Digitalización:** La digitalización está transformando el comercio, con un aumento del comercio electrónico y de los servicios digitales.
- **Sostenibilidad:** La sostenibilidad está cobrando importancia en el comercio global, con un aumento de la demanda de productos y servicios sostenibles.
- **Regionalización:** La regionalización está aumentando, con la creación de bloques comerciales regionales.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone un comercio global más equitativo y sostenible, basado en la cooperación horizontal y el consenso simétrico. En lugar de que una potencia imponga sus reglas, se trata de que todos los nodos implicados cooperen para garantizar un comercio justo y sostenible.

Principios para el comercio global:

- **Cooperación horizontal:** Establecer mecanismos de cooperación entre los Estados y los actores económicos.
- **Consenso simétrico:** Tomar las decisiones por consenso, sin imposición de mayorías ni coerción externa.
- **Transparencia:** Garantizar la transparencia en las reglas y los flujos comerciales.
- **Participación de la sociedad civil:** Involucrar a las comunidades locales y a las organizaciones de la sociedad civil en la toma de decisiones sobre comercio.
- **Sostenibilidad:** Promover un comercio sostenible que respete el medio ambiente y los derechos humanos.
- **Beneficio mutuo:** Distribución equitativa de los beneficios del comercio.

12.3. Los estrechos como laboratorios de la Multicentralidad

Los estrechos son espacios privilegiados para experimentar con las prácticas de la Multicentralidad. En ellos se concentran los desafíos y las oportunidades de la gobernanza global, y en ellos se pueden ensayar las soluciones que luego se apliquen a otros ámbitos.

Los estrechos como laboratorios:

- **Cooperación horizontal:** En los estrechos, los Estados ribereños y los usuarios del estrecho deben cooperar para garantizar la seguridad, la sostenibilidad y la equidad.
- **Consenso simétrico:** En los estrechos, las decisiones deben tomarse por consenso, sin imposición de mayorías ni coerción externa.
- **Transparencia:** En los estrechos, la transparencia en la gestión de los flujos y los recursos es esencial para generar confianza.
- **Participación de la sociedad civil:** En los estrechos, las comunidades locales y las organizaciones de la sociedad civil deben participar en la toma de decisiones.

- **Sostenibilidad:** En los estrechos, la protección del medio ambiente marino es esencial para garantizar la sostenibilidad a largo plazo.
- **Desmilitarización:** En los estrechos, la reducción de la presencia militar es esencial para reducir el riesgo de conflictos.

Experiencias exitosas:

- **Iniciativa del Estrecho de Malaca (Malsindo):** Es un ejemplo de cooperación horizontal entre los Estados ribereños (Indonesia, Malasia y Singapur) para combatir la piratería y garantizar la seguridad del paso.
- **Comisión del Estrecho de Torres:** Es un ejemplo de gestión compartida de un estrecho entre Australia y Papúa Nueva Guinea.
- **Tratado Antártico:** Es un ejemplo de desmilitarización y cooperación científica en un espacio estratégico.

La perspectiva de la Multicentralidad:

La Multicentralidad propone que los estrechos sean laboratorios de la Multicentralidad, espacios donde se ensayen las prácticas de cooperación horizontal, consenso simétrico, transparencia, participación y sostenibilidad que luego se apliquen a otros ámbitos de la gobernanza global.

Principios para los laboratorios de la Multicentralidad:

- **Experimentación:** Probar nuevas formas de cooperación y gobernanza.
- **Aprendizaje:** Extraer lecciones de las experiencias exitosas y fracasadas.
- **Difusión:** Compartir las lecciones aprendidas con otros nodos de la red.
- **Adaptación:** Adaptar las soluciones a las circunstancias específicas de cada estrecho.
- **Participación:** Involucrar a todos los nodos implicados en el proceso de experimentación y aprendizaje.

PARTE V: CONCLUSIONES

Esta quinta y última parte del volumen constituye el cierre formal y el balance epistemológico de toda la investigación realizada, orientándose a sintetizar de manera orgánica los hallazgos geográficos, institucionales y semánticos acumulados a lo largo del texto.

A través de un ejercicio de comprensión y rigor bibliotecológico, se examina cómo los estrechos internacionales y las vías artificiales de navegación transoceánica funcionan en la práctica contemporánea como un espejo nítido donde se reflejan las tensiones, los baches y el declive definitivo de las lógicas de dominación del centralismo unipolar.

Frente al relato reduccionista de las potencias marítimas transatlánticas, esta sección consagra el horizonte civilizatorio de la soberanía compartida y la gobernanza reticular como el único camino viable para desmilitarizar de forma concertada las arterias circulatorias del planeta.

Al fusionar armónicamente la investigación técnica con la brújula ética depositada en la Inteligencia Natural de base popular, las conclusiones de esta obra demuestran al Sur Global y a la Mayoría Global que la disolución consciente de los esquemas jerárquicos de dominación estatal no conduce a la anarquía, sino al florecimiento de una sociedad planetaria descentralizada, coordinada en condiciones de equidad absoluta y unida por el amor fraternal y una paz estable y duradera.

CAPÍTULO 13: CONCLUSIONES: LOS ESTRECHOS COMO ESPEJO DE LA MULTICENTRALIDAD

13.1. Síntesis de los hallazgos

A lo largo de este libro hemos recorrido los principales estrechos geográficos del mundo, analizando su geografía, su historia, su régimen jurídico, su importancia económica y su papel en la geopolítica global. Hemos visto cómo estos pasos marítimos han sido, durante siglos, objetos de conquista y control por parte de las potencias, y cómo esa lógica ha generado conflictos y tensiones que persisten hasta hoy.

Hemos examinado también el marco jurídico que regula los estrechos, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), y hemos identificado sus limitaciones y sus potencialidades. Hemos analizado los principales estrechos del mundo —Malaca, Ormuz, Bab el-Mandeb, Panamá, Gibraltar, Bósforo, Taiwán, Corea, el paso del Noroeste— y hemos visto cómo cada uno de ellos tiene sus propias características, sus propios actores y sus propios desafíos.

Hemos abordado, además, los grandes desafíos que enfrentan los estrechos en el siglo XXI: la militarización de las rutas marítimas, la piratería y el terrorismo marítimo, el cambio climático y la elevación del nivel del mar. Y hemos explorado las perspectivas de futuro, desde la desmilitarización y la cooperación hasta la aparición de nuevas rutas y la evolución del comercio global.

Los principales hallazgos de este recorrido son:

1. Los estrechos son nodos estratégicos del planeta. Por ellos transita una parte significativa del comercio mundial y de los flujos energéticos. Su control ha sido, históricamente, sinónimo de poder.
2. La lógica de los polos de poder ha convertido a los estrechos en focos de conflicto. La competencia entre potencias por el control de estos pasos ha generado tensiones y guerras que persisten hasta hoy.
3. El marco jurídico actual es insuficiente. La CONVEMAR establece el régimen de paso, pero no aborda la gestión compartida de los recursos ni la participación equitativa de todos los nodos implicados.

4. Existen experiencias exitosas de cooperación horizontal. La Iniciativa del Estrecho de Malaca, la Comisión del Estrecho de Torres y el Tratado Antártico son ejemplos de que otra forma de gestionar los estrechos es posible.

5. El cambio climático está transformando la geografía de los estrechos. El deshielo del Ártico está abriendo nuevas rutas y posibilitando la explotación de recursos, lo que genera nuevas tensiones y nuevos desafíos.

6. La Multicentralidad ofrece un marco interpretativo y una propuesta de acción. Frente a la lógica de los polos de poder, la Multicentralidad propone una red horizontal de nodos soberanos que cooperan en condiciones de equidad absoluta.

13.2. Los estrechos como nodos de cooperación

La conclusión central de este libro es que los estrechos no son campos de batalla, sino nodos de cooperación. Su función no es ser controlados por un polo de poder, sino facilitar la circulación horizontal de bienes, personas e ideas entre los distintos nodos soberanos de la red planetaria.

Esta conclusión se basa en el marco de la Multicentralidad, que propone la disolución consciente de todas las polaridades y esquemas jerárquicos de dominación, reemplazándolos por una red horizontal de nodos armónicos.

Los estrechos como nodos de cooperación implican:

- **Soberanía compartida:** Los Estados ribereños ejercen su soberanía, pero lo hacen en el marco de una cooperación horizontal con los demás nodos de la red.
- **Consenso simétrico:** Las decisiones sobre el uso del estrecho se toman por consenso, sin imposición de mayorías ni coerción de potencias externas.
- **Transparencia:** La gestión de los flujos y los recursos se realiza de forma transparente, garantizando el acceso equitativo a la información.
- **Participación:** Las comunidades locales y las organizaciones de la sociedad civil participan en la toma de decisiones.
- **Sostenibilidad:** La protección del medio ambiente marino es un principio rector de la gestión del estrecho.
- **Desmilitarización:** La reducción de la presencia militar es esencial para reducir el riesgo de conflictos y liberar recursos para otras necesidades.

- **Beneficio mutuo:** La distribución de los beneficios derivados del uso del estrecho se realiza de forma equitativa entre todos los nodos implicados.

Experiencias que inspiran:

- **Iniciativa del Estrecho de Malaca (Malsindo):** Indonesia, Malasia y Singapur cooperan en patrullas conjuntas para combatir la piratería y garantizar la seguridad del paso.
- **Comisión del Estrecho de Torres:** Australia y Papúa Nueva Guinea gestionan conjuntamente este estrecho, protegiendo los derechos de las comunidades locales y el medio ambiente.
- **Tratado Antártico:** La desmilitarización y la cooperación científica en la Antártida demuestran que es posible gestionar un espacio estratégico sin conflictos.

13.3. Reflexión final sobre la soberanía compartida

La reflexión final de este libro es una invitación a repensar el concepto de soberanía. En la lógica de los polos de poder, la soberanía es un derecho de exclusión: mi soberanía termina donde empieza la tuya. En la lógica de la Multicentralidad, la soberanía es una responsabilidad de gestión: mi soberanía me obliga a garantizar que el paso se realice en condiciones de seguridad, respeto al medio ambiente y beneficio mutuo.

La soberanía compartida no es una pérdida de soberanía; es su profundización. Un Estado verdaderamente soberano no es aquel que se aísla y se cierra a los demás, sino aquel que coopera con los demás desde una posición de igualdad y respeto mutuo.

En los estrechos, esta soberanía compartida se materializa en la cooperación horizontal entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho. Las decisiones se toman por consenso simétrico, no por imposición. Los beneficios se distribuyen equitativamente, no se concentran en manos de unos pocos. El medio ambiente se protege, no se explota hasta el agotamiento.

Esta es la propuesta de la Multicentralidad para los estrechos: convertir estos pasos estratégicos en laboratorios de cooperación, en espacios donde se ensayen las prácticas de la gobernanza reticular que luego se apliquen a otros ámbitos de la vida planetaria.

La historia de los estrechos es la historia de la humanidad: una historia de conflictos y de cooperación, de dominación y de

resistencia, de polarización y de multicentralidad. El futuro de los estrechos dependerá de la elección que hagamos: seguir reproduciendo la lógica de los polos de poder, o atrevernos a construir una red horizontal de nodos soberanos que cooperen en condiciones de equidad absoluta.

La elección es nuestra. Y los estrechos, como espejo de la Multicentralidad, reflejarán la imagen de la sociedad que queramos construir.

PARTE FINAL

ANEXOS

ANEXO I: GLOSARIO DE TÉRMINOS MARÍTIMOS Y JURÍDICOS

- **Aguas interiores:** Las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial, sobre las que el Estado ribereño ejerce soberanía plena.
- **Alta mar:** Las aguas situadas más allá de las zonas de jurisdicción nacional, donde rige la libertad de navegación, pesca, investigación científica y tendido de cables y tuberías.
- **CONVEMAR:** Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en 1982 y en vigor desde 1994.
- **Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA / 1988):** Tratado internacional adoptado bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) con el propósito de llenar los vacíos legales de la definición clásica de piratería de la UNCLOS. Este instrumento jurídico obliga de forma vinculante a los Estados partes a tipificar, perseguir, enjuiciar o extraditar a los responsables de cometer actos de violencia graves contra buques mercantes, tripulaciones o instalaciones portuarias, abarcando asaltos, toma de rehenes, colocación de artefactos explosivos o destrucción de la carga, independientemente de si son ejecutados dentro del mar territorial o en alta mar, y especialmente cuando son perpetrados con motivaciones políticas o terroristas en lugar de fines privados. Desde la perspectiva de la Multicentralidad, el Convenio SUA se consolida como un pilar fundamental para la seguridad marítima compartida y la gobernanza reticular, demostrando que la paz estable en los estrechos internacionales se garantiza mediante el compromiso penal coordinado y horizontal de los nodos soberanos, y no mediante intervenciones militares unilaterales coercitivas.
- **Estrecho internacional:** Paso marítimo que conecta dos partes de alta mar o de zona económica exclusiva, es utilizado para la navegación internacional y no tiene una ruta alternativa de características similares.
- **Guía de Mejores Prácticas de Gestión (BMP / Best Management Practices):** Conjunto de directrices internacionales y medidas de autoprotección de carácter preventivo, redactadas y actualizadas de forma conjunta por las principales organizaciones de la industria naviera global y

centros de control marítimo (como la versión BMP5 para el Mar Rojo y el Océano Índico). Su propósito fundamental es ofrecer a los capitanes y tripulaciones de los buques mercantes un protocolo práctico de preparación, planificación y mitigación de riesgos para disuadir, retrasar o evitar ataques de piratería y robo a mano armada al transitar por estrechos de alta densidad de riesgo, sin necesidad de recurrir a la militarización o al uso de la fuerza ofensiva. Estas prácticas incluyen desde el reforzamiento físico del casco (barreras de alambre físico, cañones de agua a presión) hasta la vigilancia visual avanzada, la navegación por corredores de tránsito seguro coordinados y el intercambio transparente de información en tiempo real con agencias regionales ribereñas.

- **Línea de base:** Línea a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial. Normalmente es la línea de bajamar a lo largo de la costa.
- **Mar territorial:** Franja de hasta 12 millas náuticas desde la línea de base, sobre la que el Estado ribereño ejerce soberanía, con la obligación de permitir el paso inocente de buques extranjeros.
- **Paso en tránsito:** Derecho de los buques y aeronaves de todos los Estados a transitar por los estrechos internacionales sin obstáculos, en condiciones de navegación normal y con el único propósito de atravesar el estrecho.
- **Paso inocente:** Derecho de los buques de todos los Estados a pasar por las aguas territoriales de otro Estado, siempre que el paso no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño.
- **Piratería (según la UNCLOS):** Delito internacional tipificado por el Artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982). Consiste en todo acto ilegal de violencia, detención o depredación cometido con fines privados por la tripulación o los pasajeros de un buque o aeronave privada, dirigido contra otro buque o personas a bordo, siempre que se ejecute en alta mar o en un espacio situado fuera de la jurisdicción de cualquier Estado.
- **Plataforma continental:** El lecho y el subsuelo marinos que se extienden más allá del mar territorial, hasta el borde exterior del margen continental, o hasta 200 millas si el margen no alcanza esa distancia.
- **Zona contigua:** Franja de hasta 24 millas desde la línea de base, donde el Estado ribereño puede ejercer ciertos controles aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios.

- **Zona económica exclusiva (ZEE):** Franja de hasta 200 millas desde la línea de base, donde el Estado ribereño tiene derechos soberanos para la explotación de los recursos naturales, pero donde otros Estados gozan de libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías.
- **Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDE):** Áreas geográficas delimitadas dentro del territorio de un Estado soberano sujetas a un régimen jurídico, aduanero, fiscal y arancelario de carácter especial, diseñado específicamente para atraer inversiones extranjeras, fomentar el desarrollo industrial, asentar la transferencia tecnológica y potenciar las exportaciones de bienes y servicios mediante el comercio marítimo inter-nodos. Ejemplos empíricos emblemáticos en el Sur Global y la Mayoría Global lo constituyen la *Zona Especial de Desarrollo Mariel (1)* en Cuba o los regímenes fiscales y de *Zona Franca en la Comunidad Autónoma de Canarias (2)*. Dentro del paradigma de la Multicentralidad, las ZEDE trascienden la vieja visión corporativa de enclaves extractivistas para transformarse en verdaderos laboratorios de soberanía productiva y financiera; son nodos económicos estratégicos engarzados a las rutas y estrechos internacionales que permiten a las naciones en desarrollo blindar su base material, generar cadenas de valor solidarias y cooperar de igual a igual en condiciones de equidad absoluta y beneficio mutuo, sin someterse a las condiciones coercitivas de las metrópolis monopolistas.

NOTAS DEL Autor:

(1) Zona Especial de Desarrollo Mariel, Cuba

Acceso directo a la Zona: <https://www.zedmariel.com/>

(2) Zona Franca de la Comunidad Autónoma de Canarias

Zonas Francas - Gobierno de Canarias

https://www.gobiernodecanarias.org/asuntoseuropeos/canarias_en_ue/medidas_arancelarias/zonas_francas/

Zona Franca / ZEC - Puertos de Las Palmas

<https://www.palmasport.es/es/autoridad-portuaria-2/zona-franca-zec/>

Zona Franca Tenerife

<https://zonafrancatenerife.es/>

ANEXO II: CRONOLOGÍA DE LOS CONFLICTOS Y ACUERDOS SOBRE ESTRECHOS

- 1494: Tratado de Tordesillas, que divide el mundo entre España y Portugal.
- 1869: Inauguración del canal de Suez.
- 1888: Convención de Constantinopla, que establece la libertad de navegación en el canal de Suez.
- 1914: Inauguración del canal de Panamá.
- 1936: Convención de Montreux, que regula el paso por los estrechos turcos.
- 1949: El Tribunal Internacional de Justicia dictamina sobre el caso del estrecho de Corfu.
- 1959: Tratado Antártico, que desmilitariza el continente.
- 1977: Tratados Torrijos-Carter, que regulan el canal de Panamá.
- 1977: Creación de la Iniciativa del Estrecho de Malaca (Malsindo).
- 1982: Adopción de la CONVEMAR.
- 1984: Creación de la Comisión del Estrecho de Torres.
- 1994: Entrada en vigor de la CONVEMAR.
- 1999: Estados Unidos cede el control del canal de Panamá a Panamá.
- 2008: Crisis de la piratería somalí en el Golfo de Adén.
- 2011: Inicio de la guerra civil en Siria, que afecta al estrecho de Ormuz.
- 2015: Inicio de la intervención militar saudí en Yemen, que afecta al estrecho de Bab el-Mandeb.
- 2021: Crisis del canal de Suez por el encallamiento del buque Ever Given.
- 2023: Irán se incorpora a la OCS, reforzando su presencia en el estrecho de Ormuz.

ANEXO III:
LOCALIZADOR DE RECURSOS MARÍTIMOS.
(VESSEL FINDER)



ANEXO IV: BIBLIOGRAFÍA (FUENTES CONSULTADAS)

- ✓ Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA). (2022). Regulaciones y desafíos ambientales en la gestión de los recursos minerales de la Zona. Kingston, Jamaica.
- ✓ Blanke, O., & Arzy, S. (2005). The out-of-body experience: Disturbed self-processing at the temporo-parietal junction. *Neuroscientist*, 11(1), 16-24. (Aporte metodológico para el análisis de los sesgos y modelos reduccionistas convencionales).
- ✓ Castro, F. (1976). Discurso en la clausura de la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Habana, Cuba.
- ✓ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). (1982). Texto oficial y anexos constitutivos. Montego Bay, Jamaica.
- ✓ Diesen, G. (2021). *The Geoeconomics of Eurasia: The Silk Road, East-West Relations, and the New New World Order*. Routledge, Londres.
- ✓ Domínguez Lima, R. (2026). *Tesaurus General de la Multicentralidad: Vocabulario controlado del Proyecto IN+IA (Versión 4)*. Comunidad Autónoma de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- ✓ Domínguez Lima, R. (2026). *La OCS en un mundo multicéntrico*. Comunidad Autónoma de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria.
- ✓ Escobar, P. (2024). *Eurasia y la Mayoría Global: La consolidación de las rutas de integración horizontal frente al unipolarismo*. Observatorio de la Crisis, Tianjin.
- ✓ Kelly, E. F., & Kelly, E. W. (2007). *Irreducible Mind: Toward a Psychology for the 21st Century*. Rowman & Littlefield, Lanham. (Fuentes teóricas para los fundamentos del software humano y estados de percepción expandida).
- ✓ Organización Marítima Internacional (OMI). (1988). *Convenio*

para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA). Londres, Reino Unido.

✓ **Organización Marítima Internacional (OMI). (2018). Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea (BMP5). Witherby Publishing, Edimburgo.**

✓ **Ring, K. (1980). Life at Death: A Scientific Investigation of the Near-Death Experience. Coward, McCann & Geoghegan, Nueva York. (Estudios de caso sobre el umbral y los arquetipos del software humano).**

✓ **Torrijos, O., & Carter, J. (1977). Tratados del Canal de Panamá y Tratado de Neutralidad Permanente. Washington D.C., Estados Unidos.**

ANEXO V: SOBRE EL AUTOR Y SU OBRA

(Espacio para incluir la biografía del autor y la información sobre el Proyecto IN+IA, TESORO y la RedFICP.)

DEL AUTOR Y SU OBRA



NOMBRE Y APELLIDOS: Roberto Domínguez Lima
NACIMIENTO: San Antonio de los Baños, Cuba. 1940-05-20
ESTADO CIVIL: Casado
NUMERO DE HIJOS: 3
NIVEL DE ESCOLARIDAD: Contador Privado
ESPECIALIDAD: Contador Privado. Especialista en Organización y Sistemas Automatizados de Información-Dirección.

ALGUNOS CARGOS Y RESPONSABILIDADES DESEMPEÑADAS:

- 1.- Funcionario en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba
- 2.- Oficial "B". MINREX.
- 3.- Subgerente Operativo. Empresa Cubana de Fletes. MINCEX
- 4.- Jefe Inspección. Empresa Cubana de Control. MINCEX
- 5.- Jefe Puertos Nacionales. Empresa Cubana de Expedición Portuaria. MINCEX
- 6.- Profesor de Idiomas (simultáneamente, en el Instituto Pedagógico MAKARENKO y en la Escuela Superior de Pesca Andrés González Lines)
- 7.- Vicedirector del Centro de Información de la Universidad Habana
- 8.- Jefe del Departamento de Procesamiento de la Información. Centro de Información y Documentación Agropecuaria. MINAG
- 9.- Asesor del Director General de Recursos Humanos. INRA-MINAG (Ministerio de la Agricultura)
- 10.- Director de Cuadros. Ministerio de la Agricultura
- 11.- Director del "Centro de Información" del Instituto Nacional de Normalización, Metrología y Control de la Calidad (INMCC).
- 12.- Director fundador del "Centro de Informática Aplicada a la Normalización" (CINAN) del Comité Estatal de Normalización

(CEN)

13- Asesor del Viceministro (Recursos Humanos). MINAG

14- Asesor del Viceministro (Desarrollo Servicios Técnicos).
Ministerio de la Agricultura.

15- Vicedirector de Desarrollo Técnico. Empresa Nacional de
Proyectos Agropecuarios (ENPA).

16- Director fundador de la “Agencia de Información para la
Agricultura” (AGRINFOR).

17- Jefe de la Esfera de la Información y la Comunicación en
CATEC (Empresa Comercializadora de Tecnología Agrícola),
Ministerio de la Agricultura .

TESAURO GENERAL DE LA MULTICENTRALIDAD
VOCABULARIO CONTROLADO DEL PROYECTO IN+LA



OBRAS EN EL PROYECTO IN+IA

A continuación, se recogen algunas de las obras que han sido producidas en el marco del Proyecto IN+IA, con la colaboración de servicios de Inteligencia Artificial y el respaldo de la Coordinadora Internacional TESORO y la RedFICP. No son todos los libros del autor, sino aquellos que forman parte del ecosistema conceptual de la multicentralidad.

Todas estas obras están disponibles en acceso abierto en Academia.edu y en la Biblioteca Virtual Nicanor León Cotayo (según se indica en cada enlace individual). También se brindan breves notas sobre cómo ha ido avanzando el Proyecto IN+IA de TESORO

TÍTULOS

ALCANCE Y ACCESO



**El Retorno Social:
La Inversión
Rentable en
Movilidad Peatonal,
2025**

El libro presentó una reevaluación crítica del paradigma tradicional de la inversión en infraestructura urbana, demostrando la alta rentabilidad económica y social de la Movilidad Peatonal. Fruto del Proyecto de Colaboración IN+IA, la investigación abordó la acera no como un gasto social residual, sino como un activo estratégico y un catalizador para la prosperidad urbana.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/145151315/DEDICATORIA_Y_agradecimientos



**La OCS en un
mundo multicéntrico**

El edificio de la multicentralidad continúa lentamente construyéndose en el marco del Proyecto IN+IA. Cada uno de los bloques que formarán su estructura definitiva será colocado con muchísima dedicación y profesionalidad por cada elemento participante en él.

→ URL Academia.edu:

[https://www.academia.edu/175583981/La OCS en un mundo multic%C3%A9ntrico](https://www.academia.edu/175583981/La_OCS_en_un_mundo_multic%C3%A9ntrico)



**Multicentralidad y
progreso
civilizatorio**

Antecedentes históricos y el futuro multicéntrico. Toma como nodo inicial el Vanguard Project y las Minitrack Stations en San Antonio de los Baños para desmontar el espejismo de la multipolaridad estatal. Define la Red Neuronal Global y la soberanía del dato.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/165426645/Multicentralidad_y_progreso_civilizatorio



HAGADU

Cuando el autor solicitó al prologuista confeccionara el correspondiente a este libro, dos cuestiones llamaron poderosamente su atención: La primera era su disposición a tratar de revivir uno de sus primeros trabajos a su ya lejano regreso a la Comunidad Autónoma de Canarias por hoy ha desaparecido del universo de las plataformas. La segunda cuestión estaba referida a la inscripción de la mencionada obra en lo que la Coordinadora Internacional TESORO y el propio escritor habían denominado como Proyecto de Colaboración IN+IA (Inteligencia Natural + Inteligencia Artificial)

→ URL Academia.edu:

<https://www.academia.edu/167944758/HAGADU>



**Tesauro de la
Multicentralidad**

El tesauro sigue la norma ISO 25964 para tesauros (la estándar en bibliotecas, documentación y sistemas de información), pero adaptada con un toque humano para que no resulte fría ni académica en exceso.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/165837426/TESAURO_DE_LA_MULTICENTRALIDAD

NOTA: Con posterioridad se han ido incorporando nuevas versiones al TESAURO General de la Multicentralidad en su carácter “Dinámico” que implica actualizaciones sucesivas. La última ha sido la Versión 4.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/175442328/TESAURO_GENERAL_DE_LA_MULTICENTRALIDAD_V4



Guerras y multicentralidad (Tomo I)

Guerra y resistencia popular. Crítica a la unipolaridad y las hegemonías estatales. Define la guerra como instrumento del polo decadente y la resistencia popular como expresión de la multicentralidad de los pueblos.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/168362336/Guerras_y_multicentralidad



Guerras y multicentralidad (Tomo II)

Nodos de InfoCom e infraestructura de TESORO. Enfoque: Manual práctico y metodológico que desglosa la infraestructura de la Coordinadora Internacional TESORO y sus redes de comunicación alternativa InfoCom como herramientas reales contra la guerra cognitiva.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/170003534/Guerras_y_multicentralidad_Tomo_II

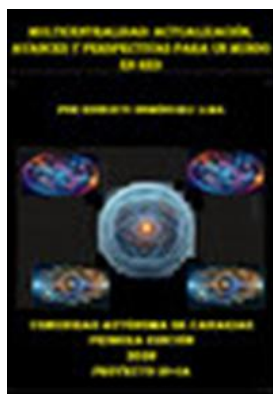


Multicentralidad y espiritualidad

Acceso abierto en Academia.edu y en Biblioteca Virtual Nicanor León Cotayo.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/165694789/MULTICENTRALIDAD_Y_ESPIRITUALIDAD



**Multicentricidad:
Actualización,
Avances y
Perspectivas
(AAP) para un
Mundo en Red.**

Desde hace algún tiempo y en el marco del Proyecto IN+IA impulsado por la Coordinadora Internacional TESORO y por la Red de la Federación Internacional de Comunicadores Populares (RedFICP) se ha publicado un conjunto de obras cuyo contenido apunta hacia un nuevo paradigma: la aparición de un universo multicéntrico que pueda realmente establecer una sociedad mucho más equitativa desde el punto de vista social y que además constituya la base principal en la que se apoye el establecimiento de una paz estable y duradera. Una sociedad en la que los seres humanos se traten realmente como hermanos y no como otras “categorías” de un mundo dividido en clases sociales y donde las personas, dominadas por el ego (individual y colectivo) luchan entre sí para tratar de sobrevivir.



**Cuba en un mundo
multicéntrico (Tomo
I)**

El archipiélago cubano como centro. El fin de la unipolaridad y el ascenso de los BRICS. Postula a Cuba como un nodo central soberano mediante sus mayores fortalezas: su personal médico, su diplomacia y su cultura.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/168839771/CUBA_EN_UN_MUNDO_MULTIC%C3%89NTRICO



Cuba en un mundo multicéntrico (Tomo II)

Análisis crítico y cartografía de la implementación de las 176 medidas económicas gubernamentales, sus 23 ejes y los nuevos actores económicos. Introduce el triángulo Can-Chi-Cuba.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/170134729/CUBA_EN_UN_MUNDO_MULTICENTRICO_Tomo_II



China y la independencia de Cuba

El libro nace de dos fuerzas imbatibles: la gratitud y la memoria. Como cubano nacido en San Antonio de los Baños y residente en Canarias, el autor vivió en carne propia el valor de tender puentes entre culturas en la que hay un puente que une a Cuba con China y que lo marcó especialmente desde niño: su interés por la participación china en las guerras de independencia no es solo intelectual; es personal.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/143948248/China_y_la_Independencia_de_Cuba



ChinaTech

Este libro no es una guía turística. Es la historia de cómo una familia se atrevió a viajar al país donde los trenes levitan, los robots sirven la comida y las ciudades aprenden de tus pasos. Un relato honesto, divertido y lleno de datos que demuestran que el futuro no es solo posible... sino que ya está aquí.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/143947901/CHINA_TECH



Canarias y la independencia de Cuba

Después de publicar el libro “China y la independencia de Cuba” y con el proyecto de identificación y desarrollo de acciones conjuntas de un posible triángulo al que se denominó Can-Chi-Cuba (Canarias, China y Cuba) se creyó oportuno abordar la publicación del papel de Canarias en el proceso liberador nacional de la mayor de las Antillas y hacerlo en el marco del Proyecto IN+IA (Inteligencia Natural + Inteligencia Artificial)

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/170573169/Canarias_y_la_Independencia_de_Cuba_II_Edici%C3%B3n



Tres pueblos, un proyecto

Cooperación triangular y soberanía. Marco operativo definitivo del triángulo estratégico entre Canarias (puente atlántico), China (socio estratégico) y Cuba (nodo del Caribe). Desarrolla los proyectos prácticos de soberanía compartida (MEDIPUB, PRIM, PAA y PTA). → URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/170988528/Tres_pueblos_un_proyecto



**Proyecto «Can-Chi-Cuba: Polo Turístico del Ariguanabo»
(Documento Maestro)**

Propuesta técnica de desarrollo endógeno local y turismo patrimonial sustentado en los antecedentes de la villa. Modela el impacto del proyecto dentro de la actualización económica cubana y la cooperación transnacional.

→URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/170937909/Can_Ch_Cuba_Proyecto_Polo_Tur%C3%ADstico_del_Ariguanabo



**El miedo y el
Metaverso**

Desde hace algún tiempo y en el marco del Proyecto IN+IA, en el que armoniosamente colaboran ambas “inteligencias” y es impulsado por la CI TESORO y por la Red de la FICP (RedFICP) se ha publicado un conjunto de obras cuyo contenido apunta hacia un nuevo paradigma: la aparición de un universo multicéntrico que pueda realmente establecer una sociedad mucho más equitativa desde el punto de vista social y que además constituya la base principal en la que se apoye el establecimiento de una paz estable y duradera.

→URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/172705834/El_Miedo_y_el_Metaverso



**¿Información? ¿Qué
información?**

El libro nace de la vigencia de una serie de reflexiones que el autor comenzó a publicar hace más de una década bajo el título general de “Globalingua”.

→URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/172621577/Informaci%C3%B3n_Qu%C3%A9_informaci%C3%B3n



**China en un mundo
multicéntrico**

La historia de las relaciones internacionales ha estado dominada durante siglos por una narrativa de dominación lineal y exclusión. El modelo de organización geopolítica impuesto desde la modernidad eurocéntrica —y consolidado tras el colapso del bloque soviético bajo la hegemonía unipolar estadounidense— partía de una premisa tan reduccionista como peligrosa: la existencia de un “centro” civilizatorio, normativo y financiero, frente a una “periferia” destinada a la subordinación, la extracción de recursos y la asimilación cultural. Sin embargo, el siglo XXI ha dejado al descubierto la insostenibilidad estructural de dicho esquema. La crisis sistémica del capital, el agotamiento de los modelos extractivistas, la guerra cognitiva global y el desplazamiento inevitable del eje geoeconómico hacia el Atlántico Sur y el Pacífico señalan que no estamos

ante una simple crisis coyuntural, sino ante un cambio de época.

→ URL Academia.edu:

[https://www.academia.edu/172186498/China en un mundo multic%C3%A9ntrico El nodo global del desarrollo y la red planetaria](https://www.academia.edu/172186498/China_en_un_mundo_multicultural%3AEl_nodo_global_del_desarrollo_y_la_red_planetaria)



**El barco del abuelo
(Tomo I)**

La familia Domínguez en la emigración. Saga familiar en tres tomos centrada en la familia Domínguez en tres escenarios: Canarias, Cuba y Tampa.

→ URL Academia.edu:

[https://www.academia.edu/164874115/El Barco del Abuelo Tomo I](https://www.academia.edu/164874115/El_Barco_del_Abuelo_Tomo_I)



**El barco del abuelo
(Tomo II)**

La familia Domínguez en la emigración. Saga familiar en tres tomos centrada en la familia Domínguez en tres escenarios: Canarias, Cuba y Tampa.

→ URL Academia.edu:

[https://www.academia.edu/171395874/EL BARCO DEL ABUELO La estirpe del veguero](https://www.academia.edu/171395874/EL_BARCO_DEL_ABUELO_La_estirpe_del_veguero)



**El barco del abuelo
(Tomo III)**

La familia Domínguez en la emigración. Saga familiar en tres tomos centrada en la familia Domínguez en tres escenarios: Canarias, Cuba y Tampa.

→ URL Academia.edu:

[https://www.academia.edu/171752128/El Barco del Abuelo%3AD Tomo III](https://www.academia.edu/171752128/El_Barco_del_Abuelo%3AD_Tomo_III)



Presentación de la Trilogía "Fronteras de la Reanimación"

La ciencia que redescubre el alma, nace del deseo de ofrecer un recorrido integral que conecta la historia del espiritismo con los descubrimientos contemporáneos sobre la conciencia y la trascendencia. Este libro-presentación es un puente entre la investigación clínica, la reflexión espiritual y los avances tecnológicos, invitando al lector a mirar más allá de lo evidente, a cuestionar los límites del conocimiento y a explorar la experiencia humana en toda su amplitud.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/143927483/Trilog%C3%ADa_Fronteras_de_la_Reanimaci%C3%B3n_PRESENTACI%C3%93N



TOMO I – De Kardec a las ECM Historia clínica de lo imposible.

De Kardec al espiritismo moderno. Medicina, espiritualidad y ciencia en el siglo XIX. Las experiencias cercanas a la muerte: primeras huellas. Evidencias, literatura y divulgación sobre las ECM. Ciencia y espiritualidad en diálogo.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/143928106/De_Kardec_a_las_ECM

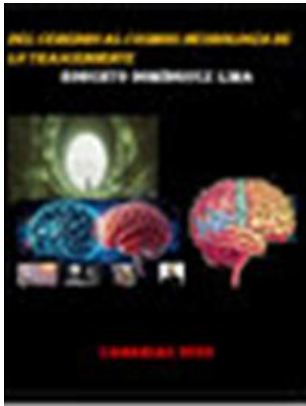


TOMO II – El Alma y el Algoritmo

IA, Espiritualidad y la Búsqueda de lo Invisible. De lo espiritual a lo digital: del Código a la Conciencia. IA y conciencia: límites, posibilidades y espiritualidad. Experiencias cercanas a la muerte en la era digital. Modelos y prácticas: integración entre algoritmos y trascendencia.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/143928228/El_Alma_y_el_Algoritmo



**TOMO III – Del
Cerebro al Cosmos**

Neurología de lo trascendente. Neurociencia, memoria e identidad espiritual. Física cuántica, cosmos y conciencia. La vida, la muerte y la trascendencia. La espiritualidad en la era post materialista.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/143928913/Del_Cerebro_al_cosmos



**Las palabras del
umbral. Tesauro de
lo inefable en las
ECM**

Las Experiencias Cercanas a la Muerte (ECM) documentadas por siglos en culturas diversas, ha visto obstaculizado su estudio por la falta de un lenguaje unificado que conecte perspectivas científicas, espirituales y testimoniales. El tesauro nació con un propósito claro: organizar el vocabulario disperso de las ECM en una estructura jerárquica (términos generales, específicos y relacionados) y facilitar la investigación interdisciplinaria, evitando ambigüedades en términos como "túnel de luz".

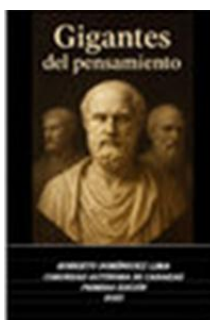
→ URL Academia:

https://www.academia.edu/143957473/LAS_PALABRAS_DEL_UMBRAL_TESAURO_DE_LO_INEFABLE_EN_LAS_ECM

SERIE GIGANTES

TÍTULOS

ALCANCE Y ACCESO



**Gigantes del
Pensamiento**

“Gigantes del Pensamiento” no pretende abarcarlo todo, sino detenerse en aquellas figuras que, a lo largo de los siglos, abrieron caminos para pensar la vida, la muerte y lo que podría haber más allá. Desde los pioneros del espiritismo en el siglo XIX hasta las voces contemporáneas que dialogan con la ciencia, la filosofía y la tecnología, aquí se ofrece una panorámica que combina historia, biografía y reflexión.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/144358795/Gigantes_del_pensamiento



**Gigantes
Tomo II-
Parte I**

Continuando con la Serie Gigantes de la música y la poesía TESORO y la Federación Internacional de Comunicadores Populares (FICP), posteriormente informaron la publicación de la Parte II del Tomo II de la interesante serie que además se continuaba produciendo en el marco del “Proyecto de colaboración IN+IA (Inteligencia natural + inteligencia artificial)” se publicó entonces.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/144489161/Gigantes_Tomo_II_Parte_I



**Gigantes
Tomo II
Parte II**

Continuando con la Serie Gigantes de la música y la poesía hoy TESORO y la Federación Internacional de Comunicadores Populares (FICP), publicaron la Parte II del Tomo II de la serie que además se continuó produciendo en el marco del “Proyecto de colaboración IN+IA. La segunda parte salió directamente del Índice, ya que el Prólogo, escrito por Orestes Martí, salió publicado en el número anterior.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/144559382/Gigantes_Tomo_II_Parte_II



**Tomo II-
Parte III**

La presente Parte III del Tomo II, al igual que su antecesor, se inició de manera directa con su Índice de capítulos y las Fichas Biográficas, reiniciando la numeración y el flujo del contenido temático en cada capítulo. El TOMO II de "Gigantes de la Música y la Poesía" consta de IV partes que fueron publicadas de manera independiente.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/144711152/Tomo_II_Parte_III



**Tomo II
Parte IV**

Finalmente dando continuidad a la sub-serie se publicó el último libro del TOMO II que como se ha explicado consta de IV partes que fueron publicadas de manera independiente.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/145024968/Tomo_II_Parte_IV



**Gigantes Fidel
Castro Ruz**

Gigantes del pensamiento y la acción: Fidel Castro Ruz. Como parte de esta Sub-serie también se decidió incluir este libro, en el cual el autor recordó la primera vez que vio a Fidel Castro Ruz y cuenta que motivado al recibir una invitación para que emitiera en pocas palabras su opinión sobre el ex presidente cubano y descendiente canario, pensó en redactar el libro.

→ URL Academia:

https://www.academia.edu/145394639/Gigantes_Fidel_Castro_Ruz



**Cronología
Martiana.
Homenaje
2024**

La RSI Martianos y la RST Martianos de Canarias rinden homenaje a José Martí en el 171 aniversario de su natalicio con diferentes actividades virtuales. Roberto Domínguez Lima –Coordinador General de la Coordinadora Internacional TESORO y de la RSI Martianos; Fernando Alemán Díaz, Secretario Ejecutivo de la Asociación COMEX Global y Elsa Vega Jiménez Coordinadora General de la Red Social Integrada de Educación Ciencia y Cultura y de la Red Social Territorial Martianos de Canarias- se han distribuido un grupo de tareas que coadyuvan a ampliar, a nivel mundial, los conocimientos sobre la vida y la obra del más universal de los cubanos.

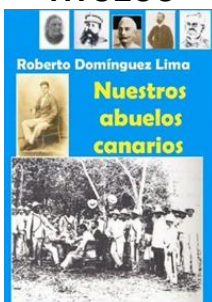


**Cronología
Martiana
Edición 2025**

Cronología elaborada con el aporte de muchas personas y diversas fuentes de información, principalmente lo publicado hace varios años en la Cronología Martiana, en el sitio correspondiente de la RSI HERMES Internacional <https://www.auto-hermes-sxxi.net/cronologia.htm>. La misma fue elaborada por los hermanos Roberto y el profesor Adalberto Domínguez Lima.

Catálogo bibliográfico (anterior) del autor

TÍTULOS



**Nuestros
abuelos
canarios**

ALCANCE Y ENLACES

El libro constituye un homenaje a las miles de familias canarias que han contribuido a la formación del carácter y al desarrollo de los pueblos de nuestra América; a todos los canarios que un día dejaron el suelo que los vio nacer para contribuir con su esfuerzo y su tesón a la conformación de esa gran comunidad cultural que es Ibero América. Es además, un tributo a todos los emigrantes que en cualquier lugar del mundo han contribuido al desarrollo de las sociedades que los han acogido en su seno. Y es un recordatorio para los que hoy tienen, pero ayer sus



Un curso paralelo



**Ariguanabo:
historia,
música y
poesía**



**Alberdi, el
vasco**

antepasados, no.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/143727911/Nuestros_abuelos_canarios_Tomo_I → URL BV-NLC:

https://www.facebook.com/groups/303156763921279/posts/1323544278549184/?_tn=-UK*F

Ensayo de corte metodológico y pedagógico que explora itinerarios formativos alternativos al margen de las estructuras académicas tradicionales, planteando las bases de la gestión del conocimiento autónoma que hoy tributa al diseño de la Red Neuronal Global.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/143812314/Un_curso_paralelo

→ URL BV-NLC:

<https://www.facebook.com/groups/303156763921279/permalink/1323544868549125/>

Incansable el autor, en este tercer tomo de 'Nuestros abuelos canarios' es la muestra más fiel de su quehacer callado y permanente de hilador de palabras. Así es la geografía humana –sorprendente, mudable, pasional, amante de la mixtura, impredecible, vital- y su más enérgica expresión –Cuba-.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/143795132/Ariguanabo_Historia_m%C3%BAsica_y_poes%C3%ADa

→ URL BV-NLC

<https://www.facebook.com/groups/303156763921279/permalink/1323545541882391/>

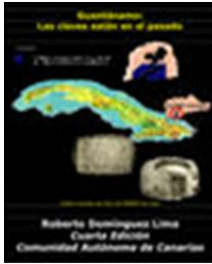
Para las personas que siguen estando orgullosas de su pasado de lucha y que mantienen contra viento y marea los valores de la izquierda, todas las aportaciones que se están haciendo para recuperar la memoria les llenan de esperanza hacia el futuro. No se trata de la autocomplacencia de nuestros los, de la memoria sentimental de lo que pudo haber sido y no fue. Se trata de reivindicar la historia, la verdadera historia de los valores de progreso, de lograr el reconocimiento social y político y de hacer justicia a las víctimas.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/143947419/Alberdi_el_vasco →

URL BV-NLC:

<https://www.facebook.com/groups/632809636483743/permalink/968882596209777/>



Guantánamo:
las claves
están en el
pasado

El Bloqueo: La guerra permanente contra Cuba. 1. Génesis y evolución del bloqueo 2. Anatomía del bloqueo: el entramado legal 3. Las cifras del bloqueo: medición clásica de un crimen 4. La última arremetida: la crisis energética provocada 5. El respaldo internacional.

→ URL Academia.edu:

https://www.academia.edu/164874669/Guant%C3%A1namo_Las_claves_est%C3%A1n_en_el_pasado

→ URL BV-NLC:

<https://www.facebook.com/groups/632809636483743/permalink/837276212703750/>

**TESAURO GENERAL DE LA MULTICENTRALIDAD
VOCABULARIO CONTROLADO DEL PROYECTO IN+IA**



FIN DE LA VERSIÓN 3