

Influencia del mar en el pensamiento estratégico y la prosperidad de las naciones

GONZALO VÁZQUEZ ORBACIETA

Investigador con el Centro de Pensamiento Naval de la Escuela de Guerra Naval. Máster en Estudios de Guerra por King's College London (2025). Coordinador de *Global Affairs Journal* #7

INTRODUCCIÓN

El mar ha sido siempre una fuente de riqueza y de prosperidad para el ser humano. Desde el comienzo de nuestra existencia, nos hemos visto atraídos hacia él para expandir nuestros horizontes, algo que ha terminado por permitirnos alcanzar la globalización que vivimos en la actualidad. La evolución histórica de nuestra relación con el mar ha visto el surgimiento del poder marítimo, la capacidad de los estados de emplear el mar y sus recursos en beneficio propio (y, en tiempo de guerra, evitar en la medida de lo posible que pueda hacerlo el enemigo).

Quienes, a lo largo de la historia, han sido capaces de dominar el mar y las ventajas que otorga, han logrado convertirse en grandes potencias mundiales y establecer imperios prósperos, tal y como muestra la historia de Grecia, el Imperio Español, el Imperio Británico o Estados Unidos, entre otros. Al igual que en el pasado, el mar sigue ejerciendo una influencia capital en la evolución del orden internacional; más aún cuando la economía mundial actual depende en buena medida de un entorno marítimo pacífico y libre de cualquier factor que pueda poner en riesgo la conectividad

facilitada por las rutas marítimas en la superficie y en los fondos marinos.

Como introducción al número de 2025 del *Journal* del Center for Global Affairs and Strategic Studies, el presente artículo describe, a grandes rasgos, la importancia que alberga el mar para las naciones y la necesidad inherente del desarrollo de un pensamiento estratégico en relación al mismo como garantía de prosperidad y seguridad. En primer lugar, se abordan los atributos del mar, las características del poder marítimo y el poder naval en sus distintos usos. Se prosigue con la evolución del entorno estratégico en el mar (y su influencia en el orden mundial) desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días, terminando con unas consideraciones finales

EL MAR Y SUS ATRIBUTOS

Los mares y océanos ocupan alrededor del 70% de la superficie de nuestro planeta, a menudo denominado como 'el planeta azul'. Desde el principio de los tiempos, el ser humano ha buscado la forma de utilizar el mar en beneficio propio y, por extensión, cómo acumular poder en él. El empleo de embarcaciones de tamaño reducido en algunas de las civilizaciones más primitivas, también

para hacer uso de aguas interiores como ríos o lagos, es quizá el ejemplo más claro que tenemos de ello. El vínculo de las sociedades con el mar a lo largo de los siglos ha ido evolucionando a medida que nuestra capacidad para hacer uso de los recursos que otorga ha ido aumentando de manera progresiva. A día de hoy, nuestra sociedad altamente globalizada depende de forma casi completa de los espacios marítimos, en una relación que abarca un amplio abanico de aspectos, desde económicos y sociales hasta medioambientales.

Prueba de ello es el hecho de que más del 80% del tráfico comercial global se mueve por vías marítimas, al igual que casi el 95% de nuestras conexiones digitales se ven posibilitadas por la vasta red de cables submarinos que puebla los fondos marinos (ver el artículo del CF Augusto Conte en este mismo número)¹. Esta relación de dependencia tan grande ha permitido a las naciones prosperar a lo largo de los siglos, a medida que la evolución de la tecnología les ha permitido hacer un uso mayor y más eficiente del mar. Pero al mismo tiempo, tal dependencia supone también la mayor amenaza para dicho orden, ya que cualquier imprevisto que lleve a una ruptura

SUMARIO

EL MAR Y SUS ATRIBUTOS

P. 6

PODER MARÍTIMO (SEA POWER), PODER NAVAL Y SUS USOS

P. 8

EVOLUCIÓN DEL ENTORNO ESTRATÉGICO EN EL MAR

P. 10

CONSIDERACIONES FINALES

P. 12



ATRIBUTOS
DEL MEDIO
MARÍTIMO: EL
MAR COMO
RECURSO,
MEDIO DE
TRANSPORTE,
DIFUSOR
DE IDEAS Y
MEDIO DE
DOMINIO

Capítulo con ilustraciones de actividades marítimas, como comercio, operaciones extractivas y seguridad [Freepik]

de ese orden puede resultar en consecuencias desastrosas a una escala casi global. Encontramos una prueba de esto en incidentes relativamente recientes, como el del buque portacontenedores Ever Given², o la actual crisis en el mar Rojo.

El uso del mar por parte de los estados, en particular durante los últimos siglos, para la proyección de poder y la construcción de una acción exterior que les permitiera obtener beneficios ha estado directamente influido por las características del medio marítimo. Dichas características, o atributos, se pueden agrupar, siguiendo al historiador marítimo británico Geoffrey Till, en cuatro grandes grupos³:

El mar como recurso. El mar ha sido siempre una fuente de recursos para la civilización, y ha determinado en buena medida su supervivencia. “Como una fuente de recursos, el mar fue crucial para el desarrollo de la civilización –y sigue siendo crucial en la medida que los humanos obtenemos cerca del 20% de nuestra proteína diaria de los océanos”⁴. Esta dimensión, al igual que las demás, ha ido adoptando nuevos signifi-

cados a medida que hemos avanzado, haciendo que hoy en día sea fuente de recursos alimentarios y energéticos al mismo tiempo.

El mar como un medio de transporte e intercambio. Como grandes ‘autopistas marítimas’, los océanos han permitido la expansión de la civilización a lo largo del globo, conectando los distintos continentes y favoreciendo el comercio entre pueblos alejados entre sí. El mar Mediterráneo, considerado la cuna de la civilización occidental, fue durante siglos el nexo de unión para los tres continentes del mundo conocido. En nuestros días, tal y como subraya Till, hemos de recordar que “el concepto de la globalización es profundamente marítimo en sí mismo”⁵.

El mar como medio de información y difusión de ideas. Con sus viajes en busca de nuevos territorios para sus imperios, los grandes exploradores de los siglos XVI y XVII contribuyeron también a la difusión de sus culturas y sus conocimientos. El Imperio Español, a través de sus expediciones al continente americano, contribuyó a la expansión del cristianismo, al mismo tiempo que

otros contribuyeron también con la expansión del conocimiento científico y el comercio. Esta función, hasta hace menos de un siglo exclusiva del mar, se asemeja a la que Internet ejerce en nuestros días con la difusión de la información.

El mar como medio de dominio. Por último, la misma capacidad que otorga el mar para difundir ideas y culturas permite también a quienes tengan la capacidad para ello, expandir su dominio a través de la proyección de poder militar. Esta función, que se examina más de cerca en el epígrafe siguiente, se refleja de forma clara en la célebre frase del explorador británico Sir Walter Raleigh: “aquel que controla los mares, controla el comercio. Quien controla el comercio del mundo controla sus riquezas, y, en consecuencia, el mundo mismo”⁶.

Estos cuatro atributos, determinan, a su vez, los cuatro pilares que conforman la aproximación de los estados al mar: los recursos marinos, el comercio marítimo, la potencia naval y la supremacía marítima. Tal y como ilustra la figura 1, estos cuatro pilares se suceden uno a otro de forma cíclica,

retroalimentándose y formando un ‘círculo marítimo virtuoso’ que garantiza la continuidad de esa acción del estado en el mar en beneficio propio. Si bien estos pilares se han mantenido como una constante a lo largo de los últimos siglos, las variaciones en el grado de desarrollo y aprovechamiento de los mismos por parte de los imperios y las naciones ha variado según el momento histórico, determinando el dominio de unos actores sobre otros⁷. Imperios como el español, el holandés o el británico, o Estados Unidos más recientemente, se han sucedido a lo largo de la historia como grandes potencias globales en buena medida gracias al empleo de los mares en beneficio propio. Todos ellos lo hicieron, a mayor o menor escala, mediante el desarrollo de un poder marítimo con el que ejercer su dominio sobre otros.

PODER MARÍTIMO (SEA POWER), PODER NAVAL Y SUS USOS

Una vez comprendido el inmenso valor que los mares y océanos guardan, las civilizaciones a lo largo de la historia se lanzaron a desarrollar unas capacidades que les permitieran hacer uso de tales recursos y expandir así su poder. En este afán tiene su origen el concepto de poder marítimo (*sea power*, en inglés)⁸. Este, como veremos a continuación, guarda relación con otros conceptos como el poder naval, el control del mar o la estrategia marítima.

Pese a que su significado ha sido comprendido desde hace muchos siglos, no fue hasta finales del siglo XIX cuando el poder marítimo se comenzó a tratar sistemáticamente como tema de estudio. Por otro lado, aunque no existe una definición única, el poder marítimo o *sea power* puede entenderse como “la capacidad de influir en el comportamiento de otros a través de las actividades llevadas a cabo en el mar o desde él”⁹. Esta concepción que proporciona Till engloba de forma genérica el propósito central

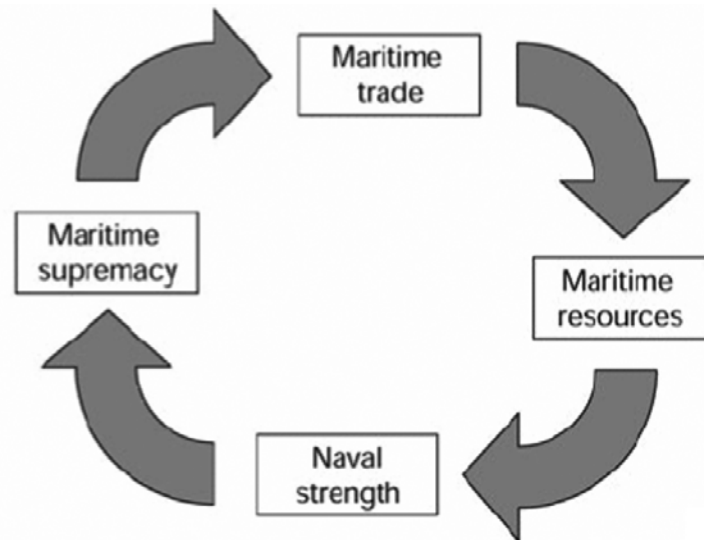


Figura 1. El círculo marítimo virtuoso (Fuente: Till, 2018)

sobre el que se basa su desarrollo. El poder naval se enmarca dentro de ese poder marítimo, como uno de sus elementos (el militar), que podemos entender como la capacidad de un estado de proyectar su poder militar en el mar y desde el mar para alcanzar sus objetivos políticos.

Para un empleo eficiente del poder marítimo resulta indispensable la elaboración de una estrategia marítima que ordene todos los elementos de poder de un estado relacionados con el mar y la acción de ese estado en el mismo. La estrategia marítima no es otra cosa que “el arte y la ciencia de emplear el poder para alcanzar propósitos relacionados con el mar”¹⁰. Como apunta el profesor de la Escuela de Guerra Naval estadounidense John Hattendorf:

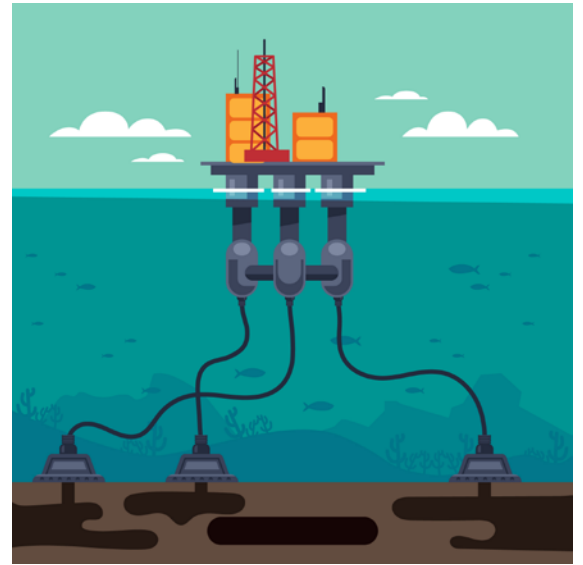
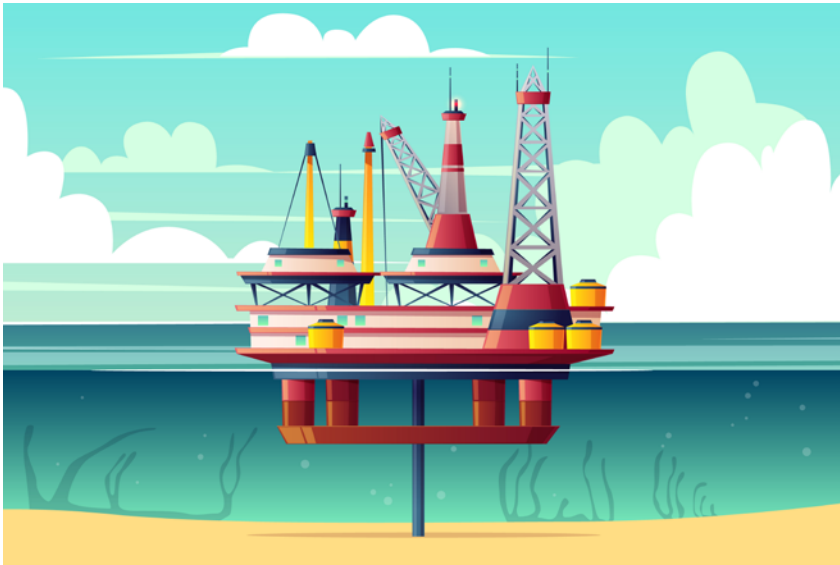
“La estrategia marítima es uno de los elementos de la gran estrategia de un país, porque abarca todo el espectro de actividades e intereses en el mar [...] La estrategia marítima es la dirección de todos los aspectos del poder nacional que tienen algo que ver con los intereses marítimos de esa nación. La marina de guerra está al servicio de dicho propósito, pero la estrategia marítima no es puramente algo naval”¹¹.

Guiado por una estrategia marítima en consonancia con la

política exterior nacional, el poder naval de una nación puede servir para un gran abanico de tareas más allá de su papel en los conflictos. El poder naval, la dimensión militar de ese poder marítimo, está constituido primordialmente por la marina de guerra, sus bases navales y una industria que la apoye, y está influido también por la posición geográfica que tenga un país determinado y la voluntad de su gobierno de hacer uso de esa capacidad naval¹². Su misión central, y la que origina su nacimiento en un primer momento, es la de proteger el comercio marítimo propio. Por lo tanto, la herramienta central que proporciona el poder naval, y de la que emanan de alguna forma las demás, no es otra que la función económica-comercial: la protección del comercio marítimo nacional, y en caso de guerra, la destrucción del comercio enemigo además de la protección del propio.

Además, de la necesidad de proteger nuestro comercio marítimo y destruir el del enemigo en tiempo de guerra deriva la misión central de las fuerzas navales: la obtención de lo que conocemos como el dominio del mar (*command of the sea*). Esto no es otra cosa que la capacidad de usar el mar en beneficio propio sin ningún tipo de oposición, y en tiem-

EL PODER MARÍTIMO PUEDE ENTENDERSE COMO LA CAPACIDAD DE INFLUIR EN EL COMPORTAMIENTO DE OTROS A TRAVÉS DE LAS ACTIVIDADES EN EL MAR O DESDE ÉL



pos de guerra, poder hacerlo y apoyar a las fuerzas combatiendo en tierra a la vez que evitamos que nuestro enemigo pueda hacer lo propio. Sin embargo, el término dominio del mar es demasiado general, y puede inducir a equivocaciones, por lo que se suele preferir el término control del mar (*control of the sea*). Con este término, a diferencia del carácter absoluto del dominio del mar, asumimos una restricción a ese dominio en tiempo (su duración) y extensión (en una zona geográfica o un mar concreto)¹³. Cuando no es posible obtener el control del mar, en un grado inferior se encuentra la negación del mar (*sea denial*), con la que prevenimos que nuestro enemigo pueda hacer uso del mar en una región determinada a pesar de no poder nosotros utilizarlo libremente para nuestros propósitos. Por tanto, la negación del mar se encuentra en un nivel inmediatamente inferior al control del mar, que incluye a la misma.

El control del mar puede alcanzarse, en particular en tiempos de guerra, de distintas maneras. Tradicionalmente, la más efectiva ha sido la destrucción de las fuerzas enemigas en una batalla naval, en la que las dos flotas enfrentadas luchaban por destruir a su adversaria de forma directa. En los últimos siglos, encontramos ejemplos de batallas decisivas

como Trafalgar (1805), Tsushima (1905) o Mar de Filipinas (1944), pero con el paso del tiempo y la evolución de la tecnología y el arma naval (sobre todo, el submarino y el avión), tales enfrentamientos han quedado relegados al pasado. Otro método es el bloqueo a puertos o bases del enemigo, consistente en situar nuestras fuerzas rodeando la salida de dichos enclaves para impedir que entren o salgan sus buques. Cuando se realiza sobre una base militar, hablamos de un bloqueo naval, mientras que cuando se ejerce sobre uno o varios puertos, hablamos de un bloqueo comercial.¹⁴ Por último, también encontramos los ataques a bases u otros puntos estratégicos en el litoral (baterías de costa, estaciones de vigilancia) que pueden variar en intensidad y duración, donde se incluyen las operaciones anfibas.

Más allá de esta función, el poder naval puede emplearse también para realizar actividades de seguridad marítima. Ello abarca todas las operaciones fuera del conflicto armado, como la lucha contra la piratería, la vigilancia marítima y la protección de infraestructuras críticas submarinas, la lucha contra el tráfico ilícito de personas y drogas por vía marítima, o lo que estamos viendo en la actualidad, la protección del comercio marítimo frente a ataques de actores no estatales.

Durante las últimas dos décadas, estas han sido las misiones principales desempeñadas por nuestras marinas de guerra, algo que, al mismo tiempo, ha suscitado muchos debates sobre la idoneidad de su empleo para dichas misiones, cuando son cada vez más necesarias para llevar a cabo funciones más tradicionales y alineadas con el propósito último para el que se construye un destructor o una fragata.

Otra de esas herramientas es la herramienta política y diplomática. El poder naval de una nación otorga una capacidad de disuasión muy grande en tiempos de paz, lo que convierte a las marinas de guerra en herramientas diplomáticas de gran importancia, a menudo, incluso, como verdaderos símbolos nacionales. El mero hecho de contar con una marina de guerra poderosa puede servir para fortalecer la disuasión frente a potenciales adversarios. Pensemos por ejemplo en la marina de guerra de la RPC, que ha experimentado un crecimiento asombroso en los últimos quince años, en parte buscando disuadir la presencia estadounidense en la región. De igual forma, el envío de buques de guerra estadounidenses al Mediterráneo oriental y al mar Rojo lleva también consigo un componente político muy significativo.

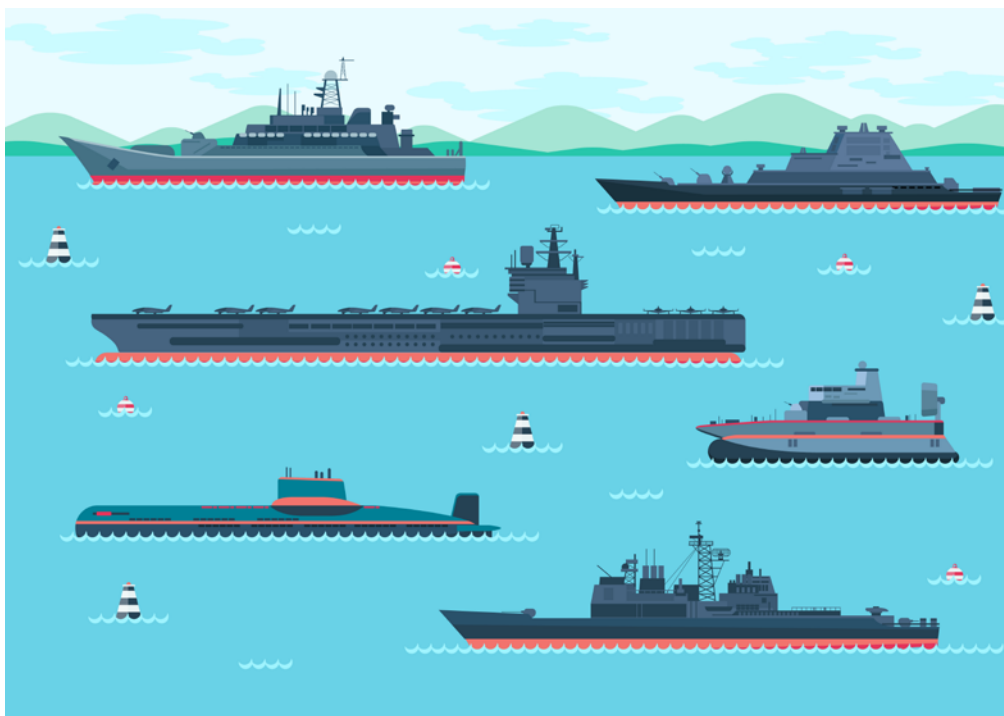
A ello se suma también la posibilidad de enviar buques de

**EL PODER
NAVAL
OTORGA UNA
CAPACIDAD
DE DISUASIÓN
MUY GRANDE
EN TIEMPOS
DE PAZ, LO
QUE
CONVIERTE A
LAS MARINAS
DE GUERRA
EN
HERRAMIENTAS
DIPLOMÁTICAS**

guerra a lo largo de todo el globo, como símbolo diplomático del poder de la nación en cuestión. Esto es lo que se conoce como diplomacia naval, que no es otra cosa que la capacidad que aportan las fuerzas navales para apoyar la política exterior de un estado a través de visitas a puertos y de despliegues conjuntos (bilaterales o multilaterales) con países aliados, y en términos generales, a través de toda la actividad que realizan.¹⁵ En este sentido, los ejercicios navales son una oportunidad fantástica para fortalecer la interoperabilidad con las marinas aliadas, pero también para construir y fortalecer lazos con esos países.

Por último, otra misión que ha tenido una importancia clave durante las últimas décadas ha sido la ayuda humanitaria. La flexibilidad inherente que, antes hemos mencionado, caracteriza a los buques de guerra, les permite adaptarse a misiones de naturaleza totalmente distinta en un margen de tiempo muy corto. En particular, los buques anfibios, como son en el caso de la Armada el portaaviones *L-61 Juan Carlos I*, o los dos buques de la clase Galicia, *L-51 Galicia* y *L-52 Castilla*, pueden ser enviados a prestar ayuda humanitaria ante desastres como terremotos, inundaciones u otros desastres naturales¹⁶.

En definitiva, en la actualidad el poder naval es una herramienta fundamental para la seguridad debido a la flexibilidad que lo caracteriza. Las mismas plataformas que pueden escoltar a buques mercantes proporcionando defensa antiaérea (como ocurre actualmente en el mar Rojo) pueden, en muy pocas horas, desplazarse a otra región para prestar ayuda humanitaria junto con otros buques anfibios. Un portaaviones puede ser empleado para una gran multitud de misiones además de la proyección de poder sobre tierra con su ala embarcada. Sus funciones, además, han ido evolucionando con el paso de los años y los avances tecnológicos que han ido aparecien-



HA HABIDO MUCHAS NACIONES CON PODER MARÍTIMO Y NAVAL, PERO SOLO UNAS POCAS PUEDEN CONSIDERSE VERDADERAS TALASOCRACIAS

do¹⁷. Su gran tamaño e imponente presencia lo convierten en un instrumento ideal que permite a aquellos estados que los operan enviarlos a las regiones del globo que consideren, como testimonio de su política exterior y su diplomacia, lo que ha dado lugar a la expresión coloquial “un portaaviones son 100.000 toneladas de diplomacia”.

Como subraya Patalano, “el poder naval es hoy más importante que nunca debido a cómo ha evolucionado la relación de las sociedades modernas con el mar. Hoy, vivimos en un siglo marítimo, uno en el que los pilares fundamentales de la prosperidad inherente a las economías libres descansan sobre una conectividad marítima física y digital”¹⁸. Por tanto, el estudio de los aspectos teóricos del poder marítimo, la estrategia marítima y el control del mar siguen siendo fundamentales para informar la estrategia de muchas naciones, incluida España. Prueba de ello es que, pese a que la importancia del poder marítimo haya ido variando en forma y grado a lo largo de los siglos, se ha mantenido constante como instrumento fundamental de prosperidad y de proyección de poder. En el periodo transcu-

rrido desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días encontramos muchos ejemplos de ello.

EVOLUCIÓN DEL ENTORNO ESTRATÉGICO EN EL MAR

Por motivos obvios, queda fuera del marco de este artículo hacer una descripción de la evolución del entorno estratégico en el mar a lo largo de la historia. Baste al lector con recordar, tal y como se ha expuesto en el epígrafe anterior, que a lo largo de la historia ha habido muchas naciones que, en mayor o menor medida, han acumulado poder marítimo y poder naval –algunas veces una u otra, otras veces ambas. Sin embargo, tan sólo un puñado de ellos pueden ser considerados como verdaderas talasocracias en el sentido literal de su significado: naciones que, fruto de una decisión consciente y fundamentada en la visión de su sociedad, convirtieron el mar en el núcleo de su cultura, su supervivencia y su prosperidad.

Un análisis detallado del auge, prosperidad, y decadencia de cada una de ellas, como es la obra *Seapower States* del historiador naval británico Andrew Lambert, demuestra que todas ellas enfoca-

ron casi la totalidad de los aspectos de la vida pública hacia el mar, desarrollando una identidad que les permitió triunfar frente a sus adversarios y vecinos de la época. La última de esas cinco talasocracias (Gran Bretaña) abandonó tal estatus hace ya varias décadas, en base a una serie de factores que contribuyeron a su declive como una gran potencia global. Desde entonces, y en particular desde finales de la década de los sesenta, el entorno estratégico en el mar ha experimentado una evolución muy marcada.

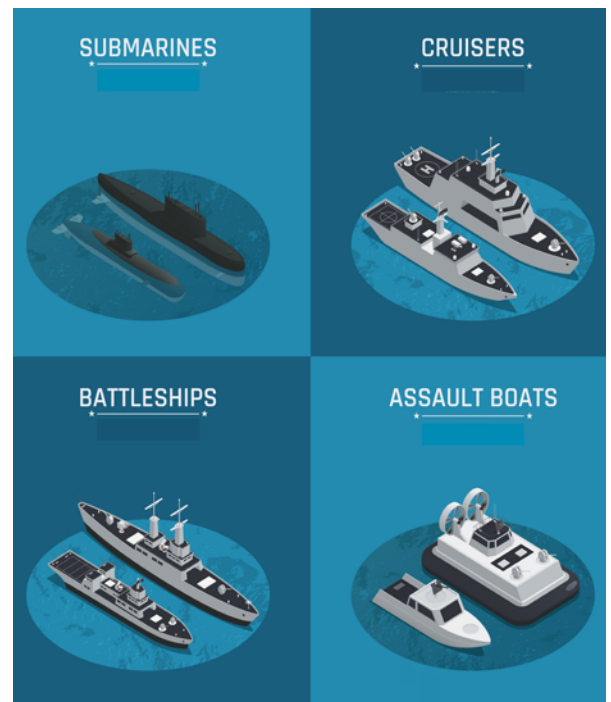
Guerra Fría: Tras el final de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos y sus aliados se alzaron con el dominio casi absoluto del mar. Dos décadas y varias guerras (Corea, Vietnam) más tarde, ese dominio había dejado de ser tan marcado. Al mismo tiempo, la marina soviética había comenzado a mostrar los frutos de las reformas promovidas por el almirante Sergei Gorshkov, que había estado al frente de la marina desde 1956. Gorshkov era consciente de que su país no podría aspirar a convertirse en una gran potencia sin contar con una fuerza naval y una proyección adecuada, por lo que decidió impulsar una expansión de su marina para hacer frente a sus antagonistas en Washington. Para él, “una Marina Soviética cada vez más desarrollada y sofisticada evitaría las agresiones, garantizaría la construcción del comunismo y protegería las ganancias de los trabajadores”¹⁹.

De esta forma, la marina experimentó un crecimiento exponencial en capacidades, que cristalizaron en grandes despliegues y ejercicios navales como el Okean-70 (uno de los más grandes de la historia de la URSS), así como en nuevas plataformas entre las que destacan los cruceros de propulsión nuclear *clase Kirov*, los destructores de misiles guiados *clase Udaloy*, o los submarinos de misiles balísticos *clase Typhoon* (como el famoso Octubre Rojo que protagonizó la aclamada novela de Tom Clancy). Este desarrollo de capacidades

llevó a la marina de guerra estadounidense a embarcarse en un ambicioso proyecto de construcción naval, que alcanzó sus años de máximo esplendor durante la última década de la Guerra Fría con la administración de Ronald Reagan.

El mismo Reagan, plenamente ilustrado en el papel tan fundamental que ostentaba la marina de guerra en la defensa de la nación, había comenzado a planificar la reorientación de la política naval incluso antes de llegar a la Casa Blanca, para darle un enfoque mucho más ofensivo que el que había tenido durante los años de Nixon y Carter²⁰. El resultado fue la ‘marina de 600 buques’ y una nueva Estrategia Marítima que definía los principales teatros marítimos en los que tanto los estadounidenses como sus aliados en Europa y Asia-Pacífico habrían de presionar a las fuerzas soviéticas. Una estrategia que, como decimos, dio un giro a la postura estadounidense, que comenzó a realizar ejercicios navales a gran escala mucho más al norte que hasta entonces –por encima del GIUK (Greenland-Iceland-UK) Gap²¹. El éxito de la postura de Reagan fue rotundo, y al término de la Guerra Fría consolidó a Estados Unidos como la única gran potencia marítima con capacidad de proyección global, algo que quedó patente en 1990 con el masivo despliegue lanzado en respuesta a la invasión iraquí de Kuwait²².

Post Guerra Fría: Sin embargo, a partir de la década de los noventa, los presupuestos de defensa, considerados innecesarios tras la desaparición de la principal amenaza que había motivado el nacimiento de la Alianza Atlántica inicialmente, fueron reducidos de forma drástica. Los aclamados ‘dividendos de la paz’ llevaron así a una reducción significativa de las capacidades navales de las marinas de guerra aliadas –la marina estadounidense, sin ir más lejos, se redujo de 600 a menos de 300 buques con el comienzo del nuevo siglo. La situación de



estabilidad en el mar tampoco tardó en evolucionar. Durante la década de los 2000, la piratería en aguas del Índico y el cuerno de África se convirtió en una de las grandes preocupaciones de buena parte de las marinas occidentales. En el Mediterráneo, el tráfico ilícito de drogas y personas también comenzó a afectar a los estados de la región, que desde entonces han tenido que hacer frente a numerosas oleadas de casos. A grandes rasgos, dada la ausencia de una amenaza global y de alta intensidad, las marinas de guerra occidentales pasaron a centrarse en misiones orientadas a la seguridad marítima²³.

Estas misiones han ocupado, durante casi dos décadas, la mayor parte de la atención de las marinas de guerra. En el mar Mediterráneo, el tráfico ilícito de personas y de drogas se ha convertido en una de las principales preocupaciones para marinas como la italiana, que, acompañadas por muchas otras aliadas, han desplegado varias misiones de vigilancia marítima para tratar de controlar estos fenómenos²⁴. No obstante, desde mediados de la década pasada, con la invasión rusa de Crimea y el resurgimiento de la amenaza submarina rusa en

A PARTIR DE LOS NOVENTA, LOS 'DIVIDENDOS DE LA PAZ' LLEVARON A UNA REDUCCIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS CAPACIDADES NAVALES DE LAS MARINAS DE GUERRA ALIADAS



el norte, las marinas de guerra de la Alianza Atlántica se han visto obligadas a enfocarse de forma más seria en las capacidades para la guerra naval de alta intensidad (como la guerra antisubmarina o la guerra antiaérea). Ambas se han ido volviendo cada vez más importantes en la lista de prioridades de muchas marinas, que afrontan ahora el desafío de alcanzar el equilibrio adecuado de capacidades para ambos tipos de tareas en el mar a la vez que luchan por aumentar los recursos económicos a su disposición. No obstante:

“Mientras la mayoría de marinas de guerra ha demostrado grandes capacidades para llevar a cabo operaciones navales de baja intensidad y en entornos altamente permisivos, las capacidades navales tradicionales para hacer frente a rivales de un estatus similar se han atrofiado severamente durante el último cuarto de siglo desde que terminara la Guerra Fría”²⁵.

En la actualidad, un repaso breve a la situación a nivel global revela varias regiones afectadas por conflictos, todas con una dimensión marítima importante. En el mar Negro, la invasión de Rusia a Ucrania ha llevado a Kiev a desarrollar capacidades navales asimétricas para hacer frente a su adversario. Gracias al empleo de

**A
MEDIDA
QUE EL
COMERCIO
MARÍTIMO SE
CONVIRTIÓ
EN ELEMENTO
INDISPENSA-
BLE PARA LA
PROSPERIDAD
NACIONAL,
TAMBIÉN LO
HICIERON LAS
MARINAS DE
GUERRA PARA
PROTEGERLO**

vehículos navales no tripulados (drones de superficie y drones submarinos), Ucrania ha sido capaz de disputar el control del mar a la flota rusa, hundiendo o dañando más de una docena de embarcaciones (uno de los casos más notables fue el hundimiento del crucero *Moskva* en abril de 2022). En el mar Rojo, los ataques hutíes al comercio marítimo desde octubre de 2023 han ocasionado graves daños al comercio marítimo global. Pese a la intervención de la coalición liderada por Estados Unidos bajo el nombre de *Operación Prosperity Guardian* y la *Operación Aspides* de la Unión Europea, buena parte del tráfico marítimo ha sido redirigido hacia el Cabo de Buena Esperanza.

CONSIDERACIONES FINALES

El mar ha sido siempre una fuente de riqueza y de prosperidad para el ser humano. Desde el comienzo de nuestra existencia, nos hemos visto atraídos hacia él para expandir nuestros horizontes, algo que ha terminado por permitirnos a alcanzar la globalización que vivimos en la actualidad. La evolución histórica de nuestra relación con el mar ha visto el surgimiento del poder marítimo, la capacidad de los estados de emplear el mar y sus recursos en beneficio propio (y, en tiempo de guerra, evitar en la

medida de lo posible que el enemigo pueda hacer lo propio).

En la medida en que el comercio marítimo se convirtió en elemento indispensable para la prosperidad nacional, también así lo hicieron las marinas de guerra encargadas de proteger el tráfico marítimo propio, atacar el del enemigo, y, en los últimos siglos, proyectar el poder nacional (político, militar, comercial y diplomático) lejos del territorio propio gracias a la flexibilidad inherente de los buques de guerra. Ello se debe a que “el aspecto único de las marinas de guerra es que su utilidad óptima se encuentra en tiempos de paz”²⁶. Esta utilidad, como hemos visto en el presente artículo, es más importante que nunca en el contexto internacional actual, obligando así a muchas naciones a dedicar la atención y los recursos necesarios para su mantenimiento adecuado.

El propósito central de la presente edición del Journal del Center for Global Affairs and Strategic Studies no es otro que arrojar algo de luz e introducir brevemente a sus lectores al pensamiento naval, la seguridad marítima, la estrategia marítima y otros tantos aspectos relacionados con el mar y su importancia para la prosperidad de las naciones. Ahora que vivimos en un siglo al que muchos se han referido como ‘el siglo marítimo’, es tarea obligada para gran parte de los actores internacionales prestar la debida atención a lo que ocurre en el mar, para entender la magnitud de su influencia sobre la seguridad y la estabilidad global.

Con dicho objetivo en mente, el Journal de 2025 aborda distintos aspectos relacionados con el mar, desde el pensamiento naval que aborda el presente artículo o el papel del mar en la gran estrategia, hasta aspectos mucho más concretos como la piratería o la industria naval militar.

En el segundo artículo, “De Mackinder a Mahan: De Ucrania a Taiwán”, el profesor Josep Baqués (Universidad de Barcelona) describe las claves principales del

pensamiento geopolítico de Mackinder y su influencia en el conflicto de Ucrania, extrapolándolo a la influencia de Mahan en el pensamiento estratégico marítimo de China y sus implicaciones para Taiwán.

El profesor Fernando Ibáñez (Universidad a Distancia de Madrid), uno de los mayores expertos en piratería y seguridad marítima de nuestro país, introduce

el fenómeno de la piratería y su impacto sobre el comercio internacional y la seguridad en el mar, en el artículo “Afecciones de la piratería a las rutas marítimas”.

El capitán de fragata Augusto Conte (Armada), con sus años de experiencia en el arma submarina de la Armada, describe las distintas amenazas que existen hoy en día para las infraestructuras críticas submarinas y el empleo

VIVIMOS EN UN SIGLO AL QUE MUCHOS SE HAN REFERIDO COMO ‘EL SIGLO MARÍTIMO’

cada vez más extendido de vehículos no tripulados.

Por último, Christian Villanueva (Revista *Ejércitos*), analiza en “España y su vocación marítima” la evolución y el estado actual de nuestra industria marítima, naval y mercante, su importancia para el desarrollo del poder marítimo, y la evolución que ha experimentado la relación de nuestro país con el mar ●

NOTAS

- En la actualidad, hay 485 cables submarinos tendidos a lo largo de los fondos de todo el planeta, acumulando una extensión total cercana a las 900.000 millas náuticas.
- En marzo de 2021, el buque portacontenedores *Ever Given*, operado por la compañía *Evergreen Marine*, quedó inmovilizado en el Canal de Suez, bloqueando el tráfico mercante en uno de los cuellos de botella (*chokepoints*) más transitados del planeta. Los retrasos que ocasionó durante los seis días que permaneció inmóvil resultaron en graves retrasos en la cadena de suministro global que se extendieron durante varios meses a nivel casi global.
- Véase: Geoffrey Till. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. 4th Ed. (Routledge, 2018), 5-18.
- Till, *Seapower*, 7.
- Till, *Seapower*, 9.
- Sir Walter Raleigh. “A Discourse of the Invention of Ships, Anchors, Compass, etc.” en *The Works of Sir Walter Raleigh*, Kt. Vol. 8 (1829 [1965]).
- En su obra *Seapower States* (Yale, 2018), el historiador británico Andrew Lambert distingue entre aquellas potencias que lograron convertirse en verdaderas talasocracias (*seapower states*) frente a aquellas que, pese a ser potencias militares y acumular un cierto grado de poder marítimo o naval (*sea power*), no alcanzaron dicho estatus en virtud de su orientación y configuración terrestre/continental. En el grupo de las primeras, Lambert incluye a Atenas, Cartago, Venecia, Holanda, y Gran Bretaña; en el de las segundas incluye a Esparta, imperios como el de Roma, España, o Francia, o Estados Unidos. Véase la reseña de la obra en el último apartado del presente número del Journal.
- En inglés existen los conceptos de *maritime power* y *sea power*, que a menudo se utilizan de manera indistinta. En castellano, ante la falta de un sinónimo semejante, el concepto poder marítimo se emplea para referirse a cualquiera de ellos.
- Till, *Seapower*, 25.
- James R. Holmes. *A Brief Guide to Maritime Strategy* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2019) 19.
- John B. Hattendorf. “What is a Maritime Strategy?” *Sea Power Centre*, Soundings Papers, n.º 1, octubre 2013.
- En una de sus obras principales, *La Influencia del Poder Naval en la Historia: 1660-1789*, Mahan analiza la evolución del poder naval de algunos de los grandes imperios, concluyendo que, en la mayor parte de las ocasiones, el poder marítimo ha permitido aquellos estados que han sabido emplearlo de manera contundente, una ventaja indiscutible sobre sus antagonistas continentales. Así, Mahan afirmaba que “el control del mar, mediante el comercio marítimo y la supremacía naval, otorga una influencia predominante en el mundo; porque, sin importar cual sea el bienestar que otorga la tierra, nada facilita los intercambios necesarios tan bien como el mar”. Véase: Alfred T. Mahan. *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783* (Little, Brown and Co., 1890); Alfred T. Mahan. *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Port Washington, 1897).
- Milan N. Vego. *Maritime Strategy and Sea Control: Theory and Practice* (Routledge, 2016), 22-25.
- Además, en función de la distancia a la que se sitúen las fuerzas navales del bando que ejerce el bloque, se pueden distinguir tres tipos de bloqueo: cerrado, semi distante y distante; y en función del grado de restricción del tráfico, se pueden distinguir dos tipos: abierto o cerrado. Por motivos similares a los que han dejado obsoletas a las batallas navales entre flotas, los bloqueos cercanos a bases y puertos no son factibles hoy en día.
- Sobre esta cuestión, véase: Ken Booth. *Navies and Foreign Policy* (London: Croom Helm, 1977); James Cable. *Gunboat Diplomacy and the Conventional Wisdom* (London: Naval Society, 1982).
- Recientemente, tras el desastre ocurrido en Valencia, España, en octubre de 2024, el buque de asalto anfibio L-51 Galicia fue movilizadado por el Ministerio de Defensa desde su base en Rota (Cádiz) para prestar ayuda y medios a la región afectada.
- Gonzalo Vázquez Orbaiceta. “Understanding the Evolving Role of the Aircraft Carrier,” *Center for Global Affairs and Strategic Studies*, 22 de noviembre de 2023, <https://www.unav.edu/web/global-affairs/understanding-the-evolving-role-of-the-aircraft-carrier>.
- Alessio Patalano. “The New Age of Naval Power”, *The Times*, 5 de marzo de 2024, <https://time.com/6836406/naval-power-us-china-russia/>
- Citado en: Fred T. Jane. *The Heresies of Sea Power* (London, Longmans, 1907), 179.
- John F. Lehman. *Oceans Ventured: Winning Cold War at Sea* (New York: W.W. Norton & Company, 2018).
- El GIUK Gap es una línea imaginaria que conecta las tres regiones, a través del cual las fuerzas navales soviéticas de la Flota del Norte (con base en la península de Kola) tenían que atravesar para acceder a aguas del Atlántico y el Mediterráneo. Para un análisis más detallado de su relevancia actual, véase: Gonzalo Vázquez Orbaiceta. “El Resurgimiento de la Importancia Estratégica del GIUK Gap”, *Boletín del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, N.º 30, 2023, 934-954.
- Stan Arthur & Marvin Pokrant. “The Storm at Sea”, *U.S. Naval Institute, Proceedings*, Vol. 117/5/1059, mayo 1991, <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1991/may/storm-sea>
- Alessio Patalano, “Naval Warfare”, en David J. Galbreath & John R. Deni (Eds.) *The Routledge Handbook of Defence Studies* (Routledge, 2018), 198-213.
- Su resultado, sin embargo, no ha sido del todo satisfactorio, entre otras razones por que los despliegues como la *Operación Sophia* de la Unión Europea, o la *Operación Sea Guardian* de la OTAN, no han hecho sino luchar contra los síntomas o consecuencias del problema, y no contra las verdaderas causas.
- Jeremy Stöhs. “Into the Abyss? Into the Abyss? European Naval Power in the Post-Cold War Era”, *Naval War College Review*, Vol. 71, No. 3, 22.
- Robert C. Rubel. “Navies and Economic Prosperity—The New Logic of Sea Power”, *Corbett Paper No. 11, Corbett Center for Maritime Policy Studies, King’s College London*, octubre 2012, 18.