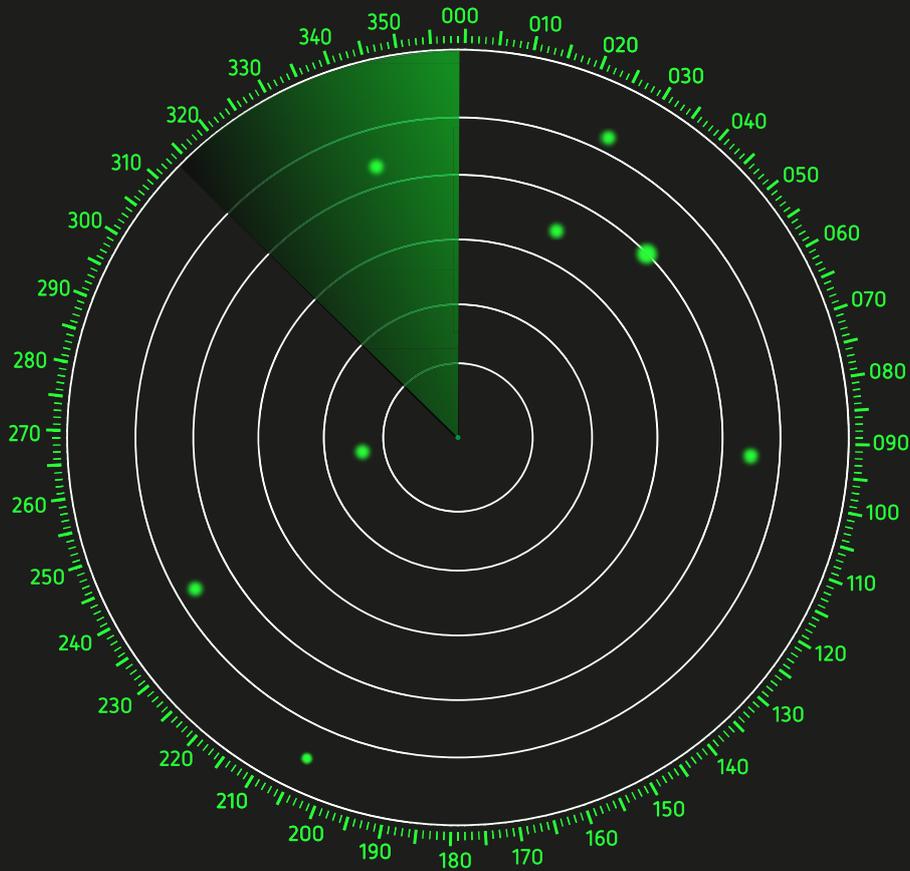


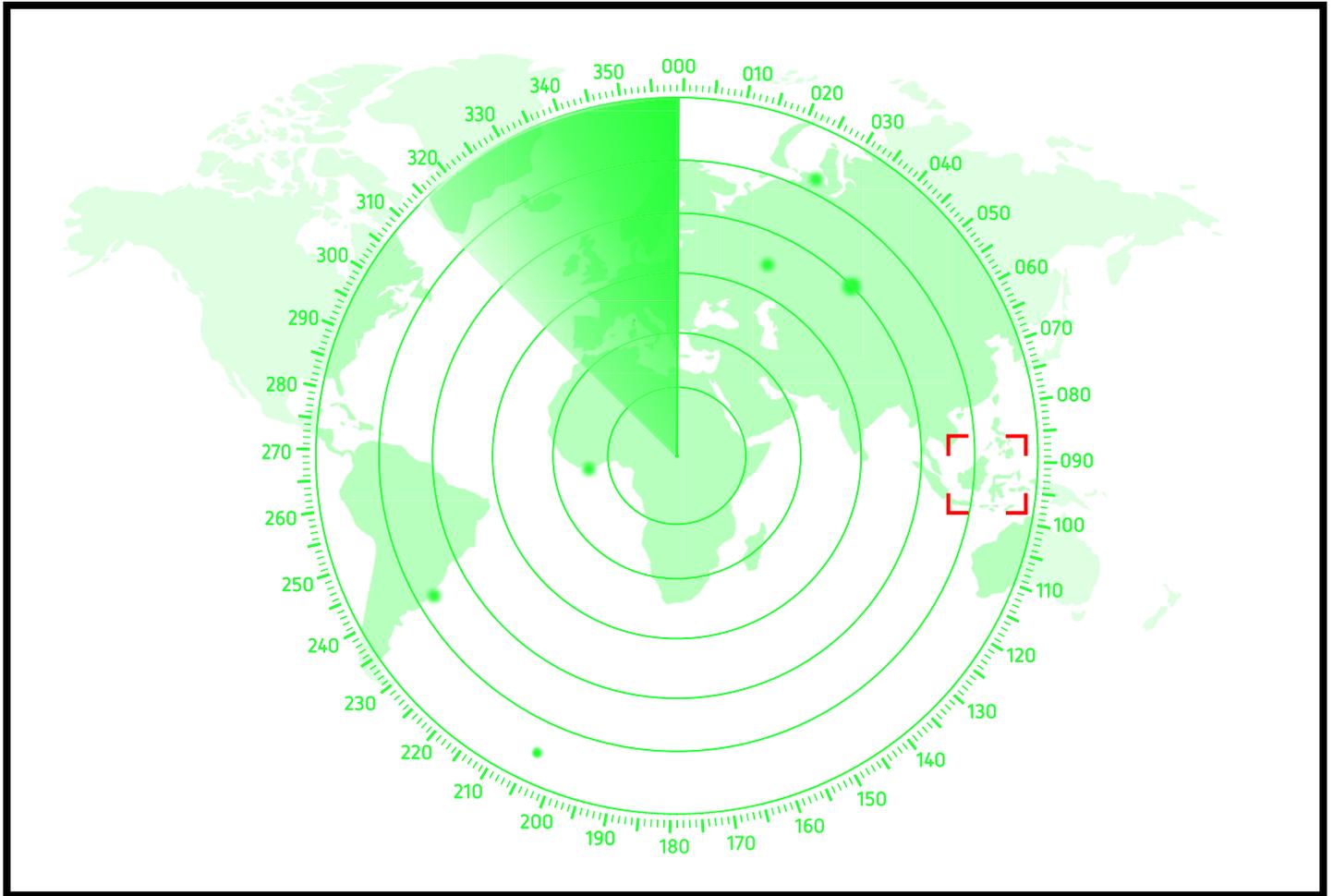
GLOBAL AFFAIRS
JOURNAL

CENTER FOR GLOBAL AFFAIRS & STRATEGIC STUDIES
FACULTAD DE DERECHO-RELACIONES INTERNACIONALES. UNIVERSIDAD DE NAVARRA

ENERO 2025 N 7

***El poder marítimo
en un nuevo contexto
estratégico***





Índice

GLOBAL AFFAIRS
JOURNAL

Nº 7

ENERO 2025

© Center for Global
Affairs & Strategic Studies
Facultad de
Derecho-Relaciones
Internacionales
Edificio Amigos

Universidad de Navarra
Campus Universitario
31009 Pamplona
Navarra. España

ISSN: 2951-7214

www.global-affairs.es

Diseño
KEN



@GlobalAffairsUN

Presentación

EL MAR, EN MEDIO

P. 5

Introducción

INFLUENCIA DEL MAR EN EL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO Y
LA PROSPERIDAD DE LAS NACIONES

Gonzalo Vázquez Orbaiceta

Investigador con el Centro de Pensamiento Naval de la Escuela de Guerra Naval

P. 6

DE MACKINDER A MAHAN: DE UCRANIA A TAIWÁN

Josep Baqués Quesada

Profesor de Ciencia Política en la UAB y director de
'Estudios de Seguridad Internacional'

P. 14

AFECCIÓN DE LA PIRATERÍA A LAS RUTAS MARÍTIMAS

Fernando Ibáñez Gómez

Director del Máster Internacional en Protección y Seguridad Marítima del CISDE

P. 20

AMENAZAS A LA SEGURIDAD: LOS FONDOS MARINOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS
CRÍTICAS

CF Augusto Conte de los Ríos

Jefe del Área de Integración, Reclutamiento y Coordinación en Cartagena,
Ministerio de Defensa

P. 26

ESPAÑA Y SU VOCACIÓN MARÍTIMA. DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL A LA
NÁUTICA DE RECREO

Christian D. Villanueva López

Director de 'Ejércitos. Revista Digital sobre Defensa, Armamento y Fuerzas Armadas'

P.36

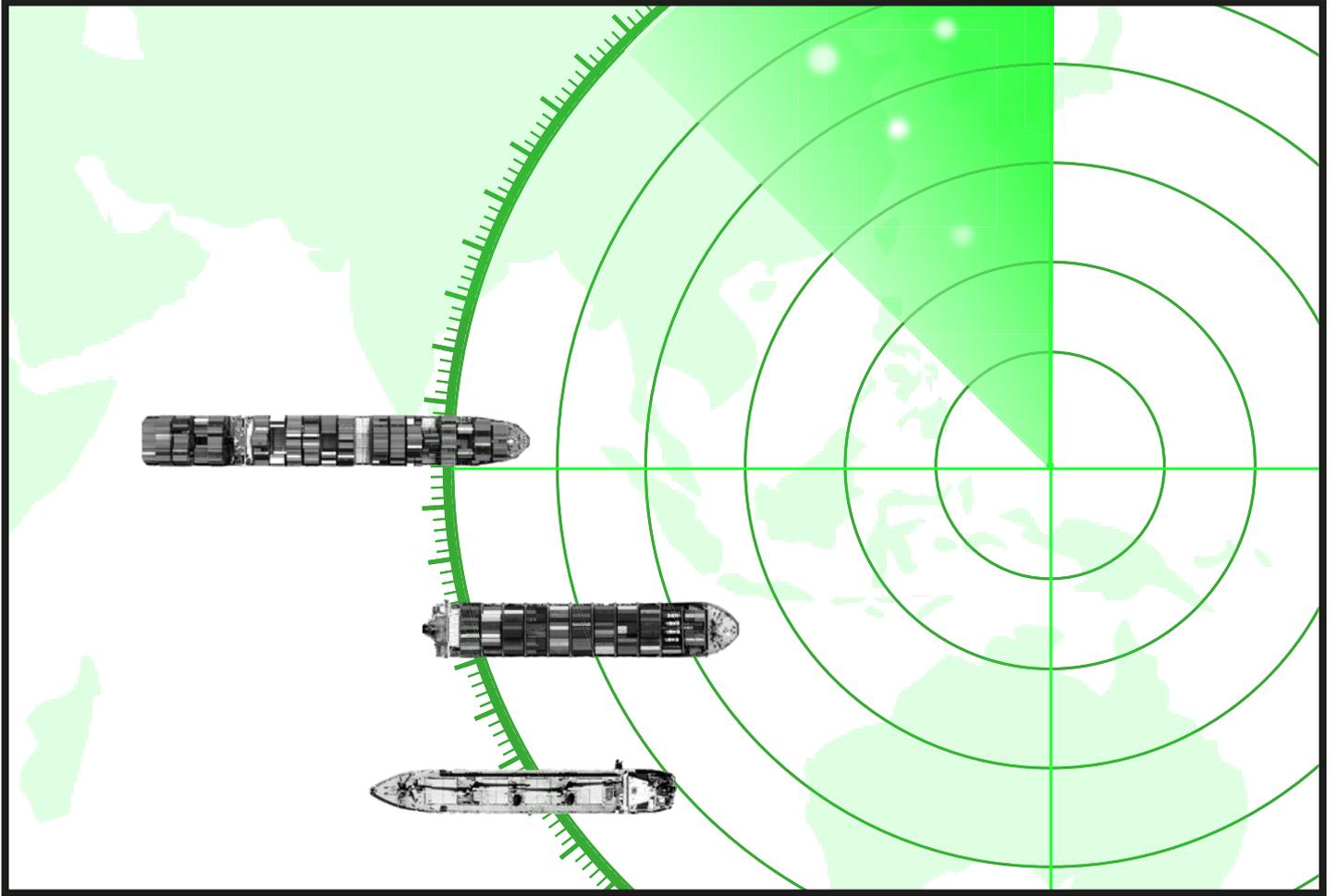
Lecturas recomendadas

Gonzalo Vázquez Orbaiceta

Emili J. Blasco

Augusto Conte de los Ríos

P. 44



PRESENTACIÓN

EL MAR, EN MEDIO

EMILI J. BLASCO
DIRECTOR DEL CENTER
FOR GLOBAL AFFAIRS &
STRATEGIC STUDIES

El mar ocupa hoy un espacio especialmente central en la geopolítica. Ya era así cuando el mapa mundi habitual presentaba a la izquierda a América y a la derecha a Eurasia y África, pero lo es más ahora que, al intercambiar posiciones por moverse el eje mundial hacia el Indo-Pacífico, los ojos se topan en el centro con una enorme superficie azul. Cuestiones de superpoblación en los litorales, de agotamiento de recursos naturales en tierra y de la intensidad de las interconexiones a través de flujos comerciales, cables y ductos dibujan una humanidad abocada como nunca al mar y otorgan al poder marítimo una importancia absoluta.

El presente número de *Global Affairs Journal* ha querido fijarse en esta realidad definitoria del nuevo contexto estratégico en el que se encuentra el mundo. Primero, Gonzalo Vázquez, coordinador de esta edición, se ocupa del contorno del poder marítimo, entendido como la capacidad de los estados de emplear el mar y sus recursos en beneficio propio: esto incluye el comercio a través de los océanos y el aprovechamiento de lo que el mismo mar y su subsuelo ofrecen, así como el poder naval para asegurar esa presencia o evitar la de otros.

El cambio de foco en la geopolítica de esta primera mitad del siglo XXI –de la tierra al mar– lo simboliza la perspectiva de una guerra por Taiwán, pasando de las reflexiones de Mackinder corroboradas por el conflicto en Ucrania, a las defendidas por Mahan, en el fondo muy entrelazadas, como lo ve Josep Baqués.

Seguidamente, Fernando Ibáñez examina la importancia del comercio en un mundo globalizado y la necesidad de garantizar su seguridad frente a fenómenos como la piratería, mientras que Augusto Conte de los Ríos trata de un aspecto cada vez más crítico: la minería de profundidad y el tendido de cables submarinos.

Para España, un nuevo siglo marítimo debiera constituir la oportunidad de redescubrir su vocacional apertura al mar. Christian D. Villanueva repasa la notoriedad española en la construcción de embarcaciones y aboga por que haya una apuesta nacional estratégica.

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

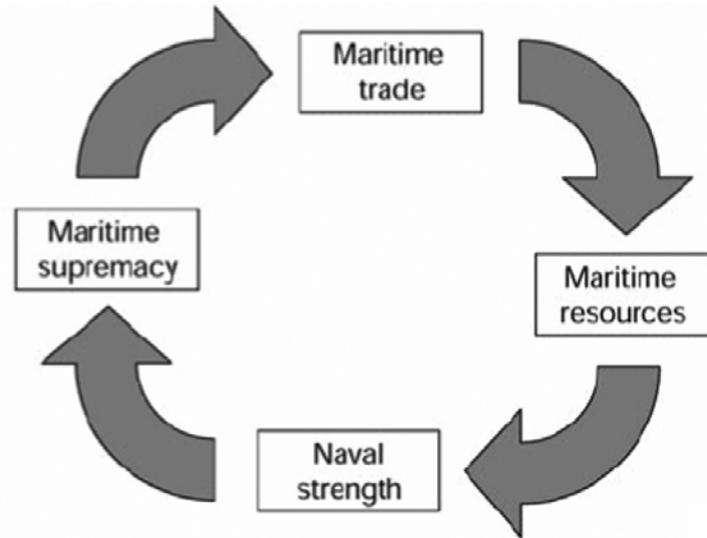


Figura 1. El círculo marítimo virtuoso (Fuente: Till, 2018)

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:

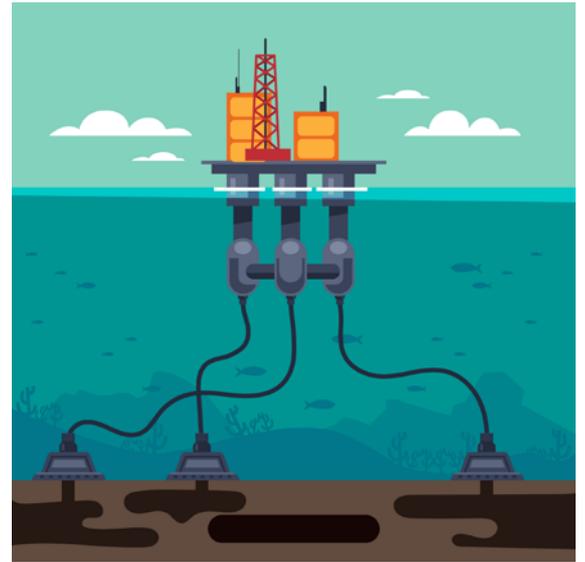
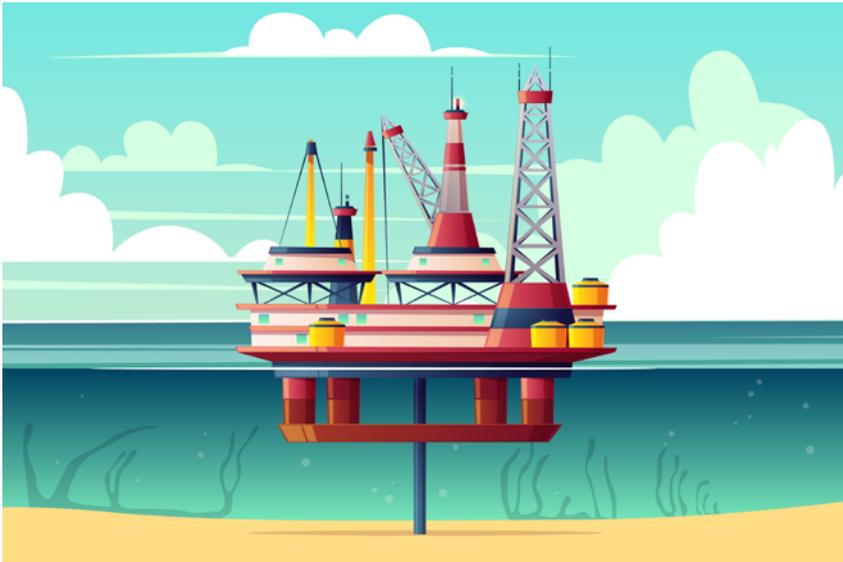
“La estrategia marítima es uno de los elementos de la gran estrategia de un país, porque abarca todo el espectro de actividades e intereses en el mar [...] La estrategia marítima es la dirección de todos los aspectos del poder nacional que tienen algo que ver con los intereses marítimos de esa nación. 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.

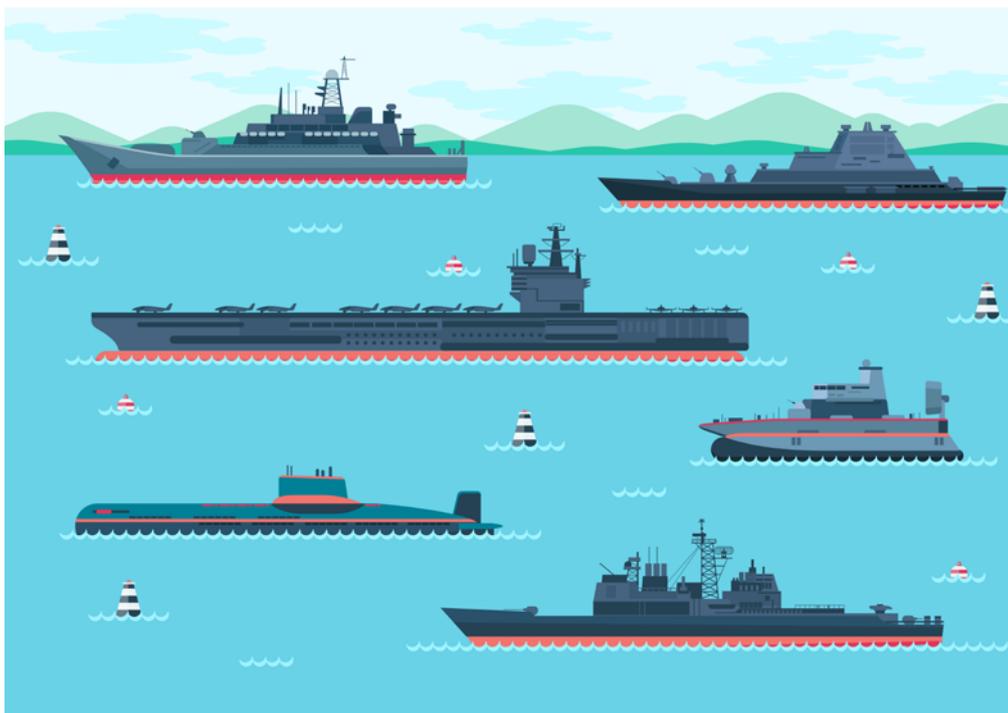
A ello se suma también la posibilidad de enviar buques de

**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.

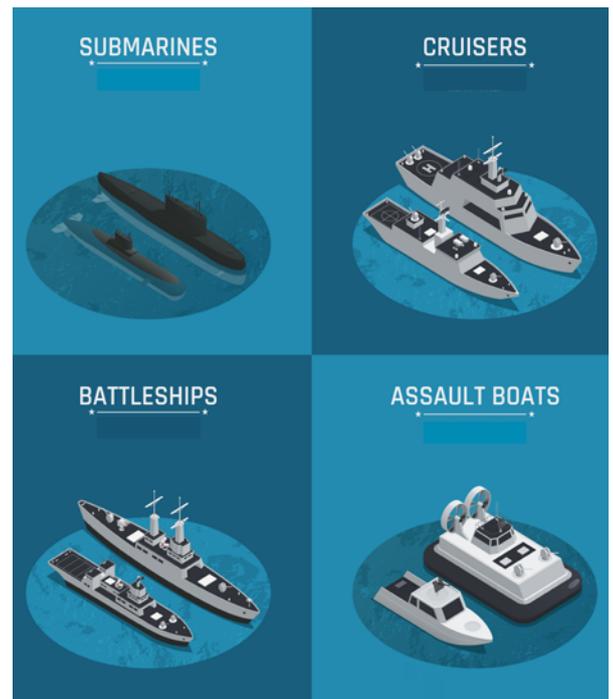
Guerra Fría: Tras el final de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos y sus aliados se alzaron con el dominio casi absoluto del mar. Dos décadas y varias guerras (Corea, Vietnam) más tarde, ese dominio había dejado de ser tan marcado. Al mismo tiempo, la marina soviética había comenzado a mostrar los 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 sitúan 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.

De Mackinder a Mahan: de Ucrania a Taiwán

JOSEP BAQUÉS QUESADA

Profesor de Ciencia Política en la Universidad de Barcelona y en el Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado. Director de la Revista de Estudios de Seguridad Internacional (Universidad de Granada)

INTRODUCCIÓN: MACKINDER VERSUS MAHAN

Vamos a emplear cierto tiempo y espacio para ofrecer algunos apuntes, a modo de un marco teórico, sobre cuya base poder desarrollar, posteriormente, el resto del análisis. Mackinder entiende que, para dominar el mundo, hay que hacer lo propio con un espacio geográfico que denomina *Área Pivote*, en 1904 y, finalmente, *Heartland* (a partir de 1919). El epicentro de dicho espacio se halla, justamente, entre Ucrania y Rusia. ¡Qué casualidad! Es ahí, en la línea de frente de la guerra en curso, que se halla un territorio que luego se prolonga hasta Alemania y parte de Escandinavia (por el Oeste) y hasta más allá de los Urales (hacia el Este). De hecho, la versión definitiva del *Heartland* que propone Mackinder a partir de 1919, abarca el Mar Negro, que últimamente también nos es muy familiar, debido a la guerra en curso, así como el Caspio, al otro lado del Cáucaso.

Mackinder asume otras cosas, interesantes, más allá de lo puramente geográfico. En primer lugar, que el carácter que hace que una sociedad sea fuerte es el *ethos* guerrero de sus gentes. Una for-

SUMARIO

INTRODUCCIÓN:
MACKINDER
VERSUS
MAHAN
P. 14

TAIWÁN
VERSUS
UCRANIA
P. 15

EL ASCENSO
CHINO
P. 15

LA COMPE-
TICIÓN CON
ESTADOS
UNIDOS
P. 16

CERRANDO
EL CÍRCULO:
REGRESO A
UCRANIA... Y
TAIWÁN
P. 17

CONCLUSIÓN:
VIENEN
TIEMPOS DE
TRIBULACIÓN
P. 18

ma de ser (y de hacer) que, históricamente hablando, fue un legado de los mongoles¹, que, en buena medida, se fue transmitiendo a rusos y ucranianos, a través del filtro cosaco. En segundo lugar, que el ferrocarril es el medio de transporte llamado a dominar la logística, civil y militar, en los años venideros. Pero, sobre todo, Mackinder nos recuerda que el *Heartland* es uno de los espacios más ricos del planeta en recursos naturales (y no solo hidrocarburos, sino también cereales y hortalizas, como la remolacha), lo cual lo hace especialmente apetecible². Hoy sabemos que también hay abundancia de tierras raras, si bien Mackinder no las consideraba, por razones cronológicas.

En todo caso, dada la importancia geopolítica de dicho espacio, incluso lanza una reflexión profética: si Alemania y Rusia llegan a acuerdos que apuntan hacia algún tipo de unión entre ellos, el bloque de países occidentales europeos (Francia y Reino Unido, sobre todo) deberían unirse a Estados Unidos, para frenar ese tipo de iniciativas por todos los medios, incluso a costa del enfado alemán. Véase a este respecto, el incidente del Nord Stream que tuvo lugar allá por 2022 en aguas del mar Báltico...

Mahan, por su parte, entiende que para dominar el mundo hay que hacer lo propio con las principales SLOCs (*Sea Lines of Communications*). Que, en buena medida, son las que hoy en día discurren por la parte marítima de la Ruta de la Seda china: desde su costa Este, hasta Europa occidental (Amberes y Rotterdam, sobre todo) pasando por el estrecho de Malaca, el de Ormuz, o bien el de Bab el Mandeb, el Mar Rojo (otra casualidad, habrá que imaginar, asumiendo que la otra guerra abierta a día de hoy discurre por esos lares), Suez y Gibraltar, atravesando el Mediterráneo. Ahora bien, a diferencia de Mackinder, Mahan plantea que el carácter que sostiene eso no es tanto el guerrero, como el espíritu comercial, basado, a su vez, en una economía capaz de fomentar la emprendeduría. Tanto es así que la verdadera aristocracia que está detrás de las grandes potencias es, siempre, a su entender, una "aristocracia comercial"³. Mientras que en lo que concierne a la logística, hallamos otra diferencia importante entre ambos expertos. Porque la del modelo mahaniano estaría garantizada por los buques mercantes. Así que, mientras el enfoque de Mackinder es fundamentalmente

telúrico, el de Mahan es talaso-crático: vive del espacio marítimo, que constituye el cordón umbilical que permite (o niega) que las economías fluyan y, con ellas, el poder militar y político.

TAIWÁN VERSUS UCRANIA

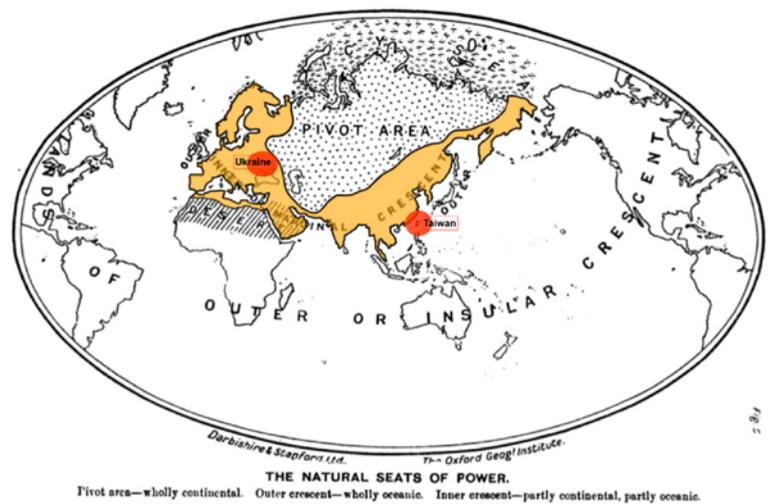
Dicho lo cual, si Taiwán es el punto de llegada de nuestra reflexión, lo que hay que hacer es ubicar a esa gran isla en el discurso, tanto de Mackinder, como de Mahan. Para el primero, esa isla se ubica en el *inner crescent*, es decir, en un cinturón que rodea el *Heartland*, que sabemos es, a su vez, el espacio que hay que dominar para, a partir de ahí, dominar el mundo⁴. Cuando Rusia combate por Ucrania (lo que ya incorpora en su agenda la salida al Mar Negro) lo hace sin salirse del *Heartland*. Porque ese es, ha sido, y será, el drama ruso: pese a lo que nos haga creer una mirada rápida al mapamundi, Rusia no es un país con salidas a aguas abiertas. No lo es, porque la mayor parte de su costa (y, por ende, de sus puertos) no es útil, a tales efectos, debido a que se halla cubierta de hielo durante muchos meses al año. Por su parte, China, el otro actor relevante en Taiwán es, sobre todo, un país del *inner crescent*, un espacio fundamental para cualquier proyección estratégica. Aunque el norte de China, a su vez, ya es parte integrante del *Heartland*.

Por lo tanto, China ya está ahí, en el corazón de la Tierra: tiene un pie en el espacio que, según Mackinder, hay que dominar para dominar el mundo. Es decir, China tiene una doble naturaleza, que es muy suculenta, desde una óptica geopolítica. Está encajada entre el *Heartland* y el *inner crescent*. Pero también, precisamente por ello, es un problema para Estados Unidos. Más adelante se discutirá esta derivada.

EL ASCENSO CHINO

Rusia es mackinderiana (teluro-crática, si se prefiere). En cambio, China no es mackinderiana, ni mahaniana. No. Porque es...

RUSIA ES MACKINDERIANA. EN CAMBIO, CHINA NO ES MACKINDERIANA, NI MAHANIANA. PORQUE ES... ¡AMBAS COSAS A LA VEZ! UNA SUERTE DE SÍNTESIS (CASI) PERFECTA ENTRE AMBAS REALIDADES. LA MEJOR PRUEBA DE ELLO ES LA RUTA DE LA SEDA, QUE DISPONE DE UNA VERTIENTE MARÍTIMA Y OTRA CONTINENTAL



Arriba, mapa mundi publicado en un medio de difusión chino. Debajo, mapa de Mackinder sobre el que se ha coloreado de naranja el área que rodea el Heartland y destacado en rojo Ucrania, en el interior de esa zona, y Taiwán, en su límite exterior marítimo

¡ambas cosas a la vez! Una suerte de síntesis (casi) perfecta entre ambas realidades. La mejor prueba de ello es la Ruta de la Seda, que dispone de una vertiente marítima y otra continental. Esa doble ruta es crucial, porque China es la fábrica del mundo (sin perjuicio de que ex aliados de Estados Unidos, como Pakistán, se lleven a su casa, sistemáticamente, una parte cada vez mayor de esa producción, siempre de acuerdo con las necesidades de Pekín). La cuestión es que cerca del 29% de la producción industrial mundial (y creciendo) está en manos chinas, por apenas un 17% (y descendiendo) en Estados Unidos⁵. Así las cosas, siete de los diez puertos más importantes del planeta, por volumen de TEUs, están en China, por solo uno de

Estados Unidos, y por los pelos (Long Beach, en el 10º puesto) y ninguno de la UE⁶ ni de Rusia. Esto es muy de Mahan, que siempre pedía que los Estados con aspiraciones a ser potencias marítimas llevaran a cabo las obras de infraestructura necesarias para sacar provecho de sus kilómetros de costa. China lo viene haciendo; los demás (incluyendo EEUU y la UE), no tanto.

De esta manera, China es productora de bienes y servicios y, además, es una potencia controladora de las cadenas de suministro. Habría que añadir su control sobre algunos puertos importantes en otros países, jalando todo el Mediterráneo, generalmente a través de empresas como COSCO (El Pireo, Venecia, Génova, Valencia, Cherchel, Bilbao);



Puertos gestionados total o parcialmente por la empresa china Cosco Shipping

así como, en Asia, a través de su ‘collar de perlas’, que le ofrece una inmejorable posición (puertos en Camboya, Bangladesh, Birmania, Sri Lanka, Pakistán) y su más reciente apertura a Latinoamérica, el ‘patio trasero’ de EEUU, con la construcción de una gran terminal marítima en Perú (Chancay). Pero no todo lo que ahí ocurre es de estirpe mahaniana.

De hecho, a su vez, los ferrocarriles chinos (ese medio tan caro a Mackinder) que transportan contenedores chinos por tierra discurren, vía Rusia y/o Kazajistán, por todo el *Heartland*, hasta llegar hasta Stuttgart, Lyon, Florencia y Madrid. Vale añadir que China también ha superado a Estados Unidos, en otras vertientes muy mahanianas⁷, como la construcción de buques mercantes de todo tipo. Hoy en día, sobre todo, grandes portacontenedores, graneleros, metaneros y petroleros. Asimismo, aunque es una gran potencia económica, que hace tiempo ha superado a Estados Unidos como primera potencia industrial del mundo, hay que añadir, a estas alturas, que ya es, también, una gran potencia militar. Profundizar en ello nos llevaría demasiado lejos. Por lo cual, dejaré alguna referencia de un par de trabajos previos, bastante recientes, para los más interesados, en los que sí entro en detalles al respecto. Ya sea para la marina de guerra

china⁸, ya sea para hacernos con una visión de conjunto y, además, comparada⁹.

LA COMPETICIÓN CON ESTADOS UNIDOS

China es dependiente de la importación de crudo. El gran problema chino es el abastecimiento de energía eléctrica, ya que consume más que EEUU, la UE y Japón juntos. Para solventar eso, dispone de una red de centrales térmicas que, en parte, se alimentan todavía de carbón, aunque también de gas natural. Asimismo, es un país líder en el campo de las energías renovables. Pero es líder en casi todo, de modo que se trata de una novedad muy relativa.

En todo caso, la dependencia china de los hidrocarburos procedentes del exterior es cierta. Tanto, como que Estados Unidos es igualmente dependiente de la importación de tierras raras, en cuya extracción China es líder mundial. Pensemos en el galio, o en el germanio. Estados Unidos no dispone de reservas significativas del segundo y, aunque sí las tiene de galio, no las explota. Porque le sale mucho más económico importarlo de China. Entre los usos de estas tierras raras destaca la fabricación de semiconductores. El caso es que el 80% de las tierras raras que necesita Estados Unidos provienen de China. Mientras China, en cambio, no depende del crudo estadounidense

EL 80% DE LAS TIERRAS RARAS QUE NECESITA EEUU PROVIENEN DE CHINA. MIENTRAS CHINA, EN CAMBIO, NO DEPENDE DE EEUU PARA EL DEL CRUDO, QUE LE LLEGA, A BUEN PRECIO, DE RUSIA

se, que le llega, a buen precio, de Rusia¹⁰. Sobre todo, a través del gasoducto *Power of Siberia*, aunque también como GNL, por mar (de nuevo, pues, estamos ante esa mezcla mackinderiano & mahaniano, típico de China). Volviendo a las tierras raras, las mayores reservas conocidas para el futuro, además de en China (claro) se hallan en Rusia, Brasil e India (todos ellos, nótese, miembros de los BRICS), por delante de Estados Unidos y Australia, ocupando un lugar muy destacado Vietnam, cortejado por ambos competidores por la hegemonía¹¹, y recientemente (junio de 2024) visitado por Putin, que ha logrado que Rusia y Vietnam vuelvan a estrechar lazos, a todos los niveles.

Este apunte contribuye al ingreso de otro apartado importante del análisis en curso. En efecto, la competición está encabezada por China y Estados Unidos. Pero ambos lideran sendos lobbies globales, a saber, los BRICS y el G-7. Entre ambos se reparten el 80% del PIB mundial. La cuestión es que la cuota del G-7 (algo menos del 45%) va a la baja, mientras la de los BRICS (algo por encima del 35%, tras su última ampliación) lo hace al alza, siempre hablando en términos nominales (pues, en paridad de poder adquisitivo, los BRICS ya están por delante del G-7). Lo mismo sucede si planteamos el poder en clave demográfica: si bien la política (anti-conceptiva y, en último extremo, abortista) del ‘hijo único’ (1982-2015) fue un lastre para China, los BRICS lideran, con mucho, esos datos. Porque, aunque nunca se haya formalizado como tal, en Occidente funciona algo que yo daría en llamar, jocosamente, la política del ‘hijo y medio único’; tal como lo delatan las cifras de unas sociedades occidentales (podríamos decir “democráticas”, en el lenguaje que agrada al G-7) que son tan abortistas como la vieja China comunista (y mucho más que la actual).

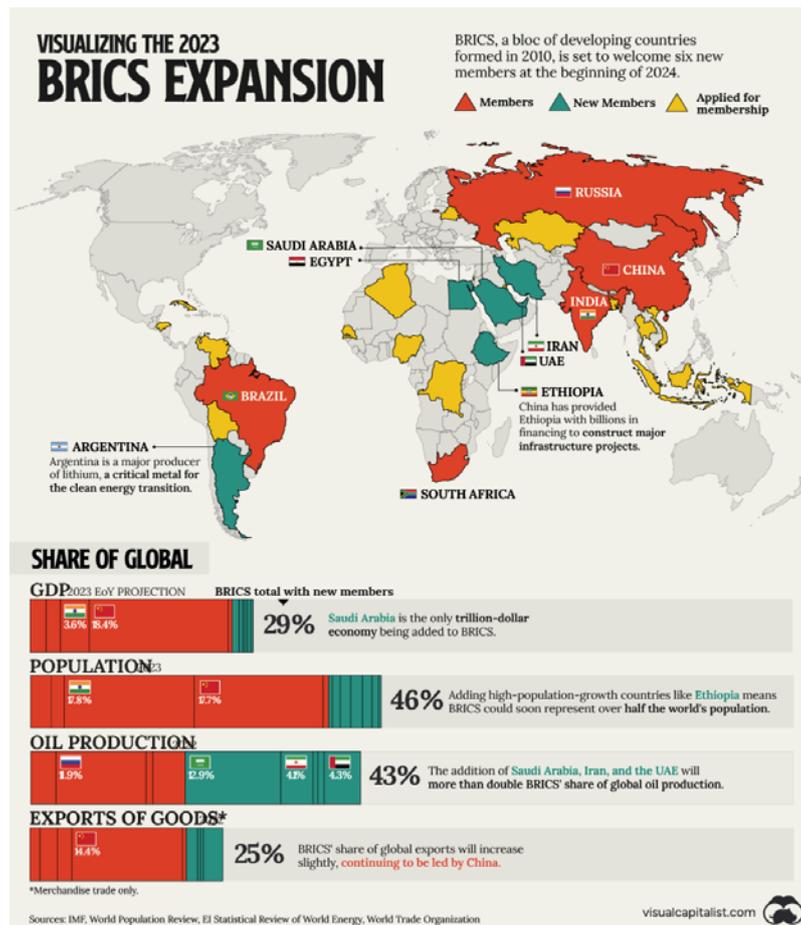
De hecho, en China nunca funcionó por completo esa política del control de natalidad, de modo

que los datos reales muestran que las mujeres chinas, en su peor momento, tenían tantos hijos como las mujeres occidentales de nuestros días (algo por encima de 1,5)¹². Estados Unidos está en 1,6 hijos por mujer, sin formalizar ninguna política de restricción de la natalidad que, obviamente, sí existe *de facto*, a nivel social. Venían de 2 o algo más, pero desde 2009 la decadencia es notoria. Entre las grandes potencias, solo India está por encima de la cifra que implica un crecimiento vegetativo favorable (aunque por poco) mientras Rusia, justo antes de la guerra de Ucrania, venía remontando hasta 1,4, no tan lejos de Estados Unidos y bastante mejor que la muy abortista Ucrania (apenas por encima de 1). Resumiendo, el bloque BRICS contiene más del 50% de la población mundial, mientras que el muy democrático, pero también muy abortista G-7 contiene menos del 10% de la población mundial. Por consiguiente, aunque China va a padecer una regresión demográfica en los próximos 20 años, eso se verá compensado por sus aliados de BRICS, así como por una regresión similar a la china, que se ya se está produciendo entre los miembros del G-7.

CERRANDO EL CÍRCULO: REGRESO A UCRANIA... Y TAIWÁN

Entonces, lo que está en juego en nuestros días es lo queda de la antigua hegemonía de Estados Unidos. También, por cierto, en Ucrania. Y ese es, entonces, precisamente, el cordón umbilical que une a Ucrania y Taiwán, a Mackinder y Mahan, que son las cuatro esquinas que contienen este artículo: es la pugna geopolítica por la hegemonía mundial de la que somos testigos de excepción en nuestros días.

En Ucrania, combate Rusia; a Taiwán, la quiere dominar China. Pero, no por casualidad, su contraparte siempre es, en Ucrania y en Taiwán, el mismo actor: Estados Unidos. En Ucrania, contra Rusia; en Taiwán, eventualmente



Datos sobre los BRICS y su inclusión de nuevos países (no materializada del todo)

(si bien ya se está actuando por vía disuasoria), contra China. Pero siempre es la Casa Blanca. Todo ello, claro, aunque sea mediante el empleo de *proxies* (¿qué son, si no, Ucrania y Taiwán?). Porque esa es, de hecho, la mejor opción para una potencia en franca decadencia económica, moral y demográfica como es la norteamericana. Y hay otra similitud entre Taiwán y Ucrania. Porque, aunque Ucrania, como tal, está en el *Heartland*, su cuenca mediterránea es *inner crescent*. Por consiguiente, a través del Mar Negro, Bósforo y Dardanelos o, si se prefiere, a través de la conexión entre dos bases navales rusas: Sebastopol y Tartus (Siria... otro lugar en guerra casi permanente... ¿Otra casualidad?), el conflicto de Ucrania, como el de Taiwán, reproducen la misma pauta: se trata de nexos entre el *Heartland* y el *inner crescent*, ya que China, como Rusia, es una potencia que trabaja sus opciones geopolíticas

con un pie en cada uno de esos escenarios.

Claro que, para entender esto, debemos citar a un 'tercer mosquetero' de la geopolítica: Nicholas Spykman. Un holandés-estadounidense que, comúnmente, es conocido como un amplificador de las tesis de Mackinder. Pero que, en realidad, construye una teoría híbrida, a caballo entre Mackinder y Mahan. En efecto, Spykman asume que las grandes guerras han llegado siempre que una potencia del *Rimland* (que es el nombre que él da al *inner crescent* de Mackinder) ha intentado salir a mares abiertos¹³. Puesto que eso es, precisamente, lo que no pueden permitir desde la Casa Blanca. Esta es, en todo caso, la tesis de Spykman.

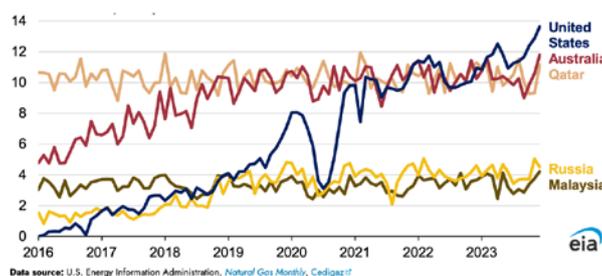
No me extenderé mucho, pero baste señalar que Estados Unidos interviene en la Primera Guerra Mundial ante el temor de que Alemania y sus aliados (imperios austrohúngaro y otomano) salgan

EL CORDÓN UMBILICAL QUE UNE A UCRANIA Y TAIWÁN, A MACKINDER Y MAHAN ES LA PUGNA GEOPOLÍTICA POR LA HEGEMONÍA MUNDIAL DE LA QUE SOMOS TESTIGOS DE EXCEPCIÓN EN NUESTROS DÍAS

al mar y, de ese modo, presionen a los norteamericanos. Mientras que la intervención en la Segunda Guerra Mundial se habría producido, siempre según este clásico de la geopolítica, ante la doble amenaza de, por un lado, la potencia nipona y su control sobre buena parte de la costa china, además de la península de Corea (ambos fenómenos certificados en los años treinta del siglo XX) y, por otro lado, la evidencia de que la *Kriegsmarine* llevaba sus grandes buques de superficie, así como sus submarinos, a puertos del norte de la Francia ocupada por Hitler y de una Noruega que había corrido la misma suerte.

Una situación, pues, no tan distinta a la actual. Fijémonos bien. Por un lado, el control del Mar Negro por parte de Rusia, unido a su presencia en Siria, en Libia (por su alianza con Haftar y el llamado Parlamento de Tobruk) y sus buenas relaciones con Argelia (y no malas con Marruecos), le podría facilitar el tan deseado acceso a aguas abiertas (lo cual refuerza el rol del estrecho de Gibraltar, como punto de control, por cierto). Por otro lado, el creciente control chino de los mares homónimos. Entonces, si Rusia se hace con ese control absoluto del Mar Negro, a lo que hay que añadir la siempre ambigua postura del guardián de su acceso sur, Turquía (un miembro un tanto díscolo de la OTAN, con un pie y medio en los BRICS); y si China se hiciera, paralelamente, con Taiwán y, a raíz de ello, lograra arrastrar hacia su redil a Estados dubitativos (Filipinas y/o Singapur se hallan en la lista), mediante una lógica de *bandwagoning*, estaríamos ante un escenario geopolítico extraordinariamente similar al de 1940-41, en lo que respecta a las percepciones de (in-)seguridad de Estados Unidos.

Sea como fuere, Rusia es mackinderiana, en todos los sentidos (geográficos, culturales, económicos). Pero... ¿Qué es China? Esta pregunta requiere una respuesta bastante más elaborada y matizada. Porque, efectivamente,



Exportación mensual de GNL de países seleccionados

LA BUENA RELACIÓN ENTRE RUSIA Y CHINA HA LLEVADO A EEUU A OPTAR POR ELIMINAR DEL TABLERO A RUSIA, PARA DE ESE MODO ENFRENTAR SOLAMENTE A CHINA

Rusia responde a las características establecidas por Mackinder. Sin embargo, China, tras los oscuros años comunistas de Mao, desde la etapa de Deng Xiao Ping viene transicionando hacia la lógica mahaniana, y lo viene haciendo con bastante éxito. Y ahora no me refiero a la geografía, pues ya he hablado de ello, sino del *ethos* chino. Estados Unidos, por su parte, nunca ha sido una potencia mackinderiana pero, a tenor de lo dicho, es un país interesado en lo que sucede en ese espacio privilegiado del planeta. Su interés radica en aprovechar la guerra de Ucrania para debilitar a Rusia, mediante una estrategia de *bloodletting*, bien definida en el campo de las relaciones internacionales, desde hace muchos años¹⁴.

La buena relación entre Rusia y China ha llevado a los mandatarios de Washington a tomar esta decisión, a mi entender equivocada, pues había opciones bastante mejores. La Casa Blanca ha optado por eliminar del tablero a Rusia, para de ese modo enfrentar solamente a China. Con la guerra en curso, con las sanciones económicas asociadas a la misma, y con la destrucción del *Nord-Stream II*, Estados Unidos ha sustituido a Rusia como proveedor privilegiado de crudo (sobre todo, GNL) a Europa. Sin duda, un buen negocio, para debilitar a Rusia y para hacerse con dicho mercado, en ese “juego de suma cero”. Pero no todo termina aquí.

Mientras eso ocurre y en Washington tratan de llevarlo a sus últimas consecuencias (o no, porque Rusia aguanta, política, económica y militarmente, tras

tres años de guerra, y sigue en sus trece), la competencia por la hegemonía se desarrolla entre China y Estados Unidos, a todos los niveles (ideológico, económico, militar, etc.). De modo que Taiwán es una parte importante de ese entramado. Pero no solo por su ubicación geográfica (eso viene dado, y sería demasiado simple). Sucede, por una parte, que las empresas taiwanesas están entre las mejores del mundo en la producción de microchips (que tanto necesita China, pero también EEUU)¹⁵. Por lo tanto, es un caramelo muy jugoso. Por otra parte, Rusia no es la única que se está debilitando en la guerra de Ucrania. Occidente está al límite de su capacidad de producir municiones para Ucrania, mientras sufre el efecto *boomerang* generado por sus propias sanciones.

Por consiguiente, si China tiene en mente atacar Taiwán, el momento más adecuado para hacerlo se está acercando peligrosamente. En efecto, no está nada claro qué le podría ofrecer la OTAN a Taiwán en las circunstancias actuales. Por no hablar de las importantes capacidades A2/AD (*Anti-Access/Area-Denial*) acumuladas por China en los últimos lustros. Dicho con otras palabras, incluso en un escenario de guerra convencional (esto es, por debajo del umbral nuclear), los misiles DF-21, los submarinos nucleares y convencionales de ataque, así como los varios centenares de cazabombarderos chinos y sus propios buques de combate de superficie, causarían graves daños a los buques civiles y militares de la OTAN que se aproximaran a esas aguas. En la ecuación también habría que poner la resiliencia de las sociedades occidentales ante dicha eventualidad. China lo hace; Occidente, no está del todo claro...

CONCLUSIÓN: VIENEN TIEMPOS DE TRIBULACIÓN

Los incentivos para la guerra están ahí. Básicamente, estamos ante la famosa ‘trampa de Tucídides’ que, en tiempos recientes, ha

sido recogida y adaptada por Allison¹⁶. Es decir, se trata de la situación más estandarizable ante el dilema provocado por la convergencia en el tiempo y el espacio de una potencia en trance de perder su hegemonía y otra con ansia de ocupar su lugar. Atenas, una polis con tintes mahanianos (por su *ethos* comercial), fue derrotada por Esparta, una polis con tintes mackinderianos (por su *ethos* guerrero). Y hubo un cambio de hegemonía en el mundo helénico que era, por aquel entonces, lo nuclear del mundo conocido.

El tema es importante, porque autores tan dispares, ideológica y metodológicamente, como Mearsheimer y Wallerstein, hace años que apuntan en esa dirección, incluso sin necesidad de citar al dueto Tucídides & Allison. El primero, partiendo de su teoría neorrealista ofensiva, señala que es de ese tipo (léase, ofensiva) tanto la estrategia china como la estadounidense. No en vano, un hipotético conflicto en Taiwán se produce muy lejos de las costas de Estados Unidos y a tocar de las chinas. De modo que todo ello amenaza con un choque militar.

Por su parte, Wallerstein, quizá con pretensiones científicas (empíricas, más que lógicas,

LO QUE ESTARÍA EN JUEGO EN UCRAINA SERÍA EL PRIMER ACTO DE UNA FUNCIÓN QUE APUNTA A LA SUSTITUCIÓN DEL LIDERAZGO DE EEUU POR EL DE CHINA. TAIWÁN SERÍA EL ÚLTIMO ACTO: EL CHOQUE DEFINITIVO Y DIRECTO

para entendernos), nos recuerda que los cambios de hegemonía siempre han venido precedidos de una guerra mundial, con una duración de unos 30 años, aproximadamente. Así se dio en llamar, literalmente, sin ir más lejos, la guerra que terminó con la hegemonía de España en beneficio de Holanda (1618-1648). El siguiente estadio lo vemos con las guerras napoleónicas (1792-1815) que aparcaron las pretensiones de los galos, en beneficio del imperio británico. Luego, entre 1914 y 1945, hubo una larga guerra (solo una, de acuerdo con la original interpretación de este autor), con un período de descanso entre el tratado de Versalles (1919) y la invasión, de consuno, nazi-bolchevique, de Polonia (1939), que implicó el final definitivo de un imperio británico que ya venía mostrando síntomas de agotamiento, en beneficio de Estados Unidos¹⁷.

Siguiendo esta secuencia, lo que estaría en juego en Ucrania sería el primer acto de una función que apunta a la sustitución del liderazgo de Estados Unidos por el de China. El modo en el que se reparten los papeles de las grandes potencias en Gaza sugiere que ese conflicto no es más que un flanco de la propia

guerra de Ucrania, con impacto sobre la misma (v. gr, la dificultad de EEUU para nutrir de municiones a ambos escenarios al mismo tiempo). Siendo así, Taiwán sería el último acto del guion de esta misma función, así como el choque definitivo, ya por fin directo, entre el poseedor del título mundial y el púgil aspirante a destronarlo.

Si esto es así, es posible que la tercera guerra mundial no esté próxima, sino que, de hecho, comenzara en febrero de 2022. ¿Que no lo tenemos muy claro? No hay problema (a nivel conceptual, quiero decir) pues tampoco tenía claro casi nadie que la segunda guerra mundial *ya* hubiera comenzado en septiembre de 1939. Los más ágiles de mente tuvieron que esperar hasta la ofensiva alemana de abril-mayo de 1940 sobre Noruega, y la un poco posterior invasión de Francia, para comenzar a pensar en esos términos. Y, aun así, que esa guerra fuera auténticamente mundial no se dijo, a las claras, hasta después del ataque a Pearl Harbor. Es posible que hoy en día nos hallemos en una tesitura muy similar. Cuando menos, eso es una hipótesis razonable de trabajo, a fuerza de un incisivo colofón para este artículo ●

NOTAS

- 1 Halford Mackinder. "The geographical pivot of History". *The Geographical Journal*, 170 (4), 1904, 306.
- 2 Ibid., 312.
- 3 Alfred T. Mahan. *La influencia del poder naval en la historia*. (Madrid: Ministerio de Defensa, 2007 [1890]). 156 y 165.
- 4 Mackinder, Halford Mackinder. *Democratic Ideals and Reality*. (New York: Henry Hold and Co., 1919), 186.
- 5 Emmanuel Todd. *La derrota de Occidente*. (Madrid: Akal, 2024), 40.
- 6 Los mejor posicionados son Amberes y Rotterdam, cerca de ese top-ten, aunque fuera del mismo, precisamente porque se trata de terminales de esa misma Ruta de la Seda. Lo mismo sucede con puertos como el de Valencia, el mejor ubicado de España en este ránking (30° del mundo) que está en manos de la multinacional china COSCO.
- 7 Alfred T. Mahan, op. cit, 124.
- 8 Josep Baqués. "El mar como catalizador de la geopolítica: de Mahan al auge chino", en *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*. Vol. 5, N° 1, 2019, 119-139.
- 9 Josep Baqués. "La redistribución del poder mundial", en *VVAA. Geopolítica del poder militar*. (Madrid: Cuadernos de Estrategia N° 224, 2024), 15-46.
- 10 China tiene otro tipo de problemas, si no en acto, sí, al menos, potenciales. Por ejemplo, una parte importante de la extracción nacional de gas procede de la región de Sinkiang (concretamente, del yacimiento de Tarim). Por lo tanto, de una zona convulsa, que incluye veleidades separatistas.
- 11 Ver: "Ranking de los países con mayores reservas de tierras raras en 2023", *Statista*, 2024, <https://es.statista.com/estadisticas/635934/reservas-mundiales-de-tierras-raras-por-paises/>.
- 12 Ver: "Desciende la tasa de natalidad en China en 2022", *Expansión*, <https://datosmacro.expansion.com/demografia/natalidad/china>.
- 13 Nicholas Spykman. *The Geography of the Peace*. (New York: Harcourt, Brace and Co., 1944), 28.
- 14 John Mearsheimer. *The Tragedy of Great Power Politics*. (New York: Norton, 2001).
- 15 Pensemos en *Taiwan Semiconductor Manufacturing Co.*, o en *ASML Holding NV*.
- 16 Graham Allison. *Destined for War: Can America and China escape Thucydides' Trap?* (Boston, Houghton Mifflin Harcourt, 2018).
- 17 Immanuel Wallerstein. *The Politics of the World Economy*. (Cambridge: Cambridge University Press, 2018), 41-42.

Afección de la piratería a las rutas marítimas

FERNANDO IBÁÑEZ GÓMEZ

Director del Máster Internacional en Protección y Seguridad Marítima del Campus Internacional para la Seguridad y la Defensa (CISDE, profesor de la UDIMA)

INTRODUCCIÓN

Más del 80% del volumen del comercio internacional de mercancías se realiza por mar, porcentaje que es incluso superior en el caso de la mayoría de los países en desarrollo¹. De ahí la enorme importancia que tiene para la economía global el hecho de que las denominadas líneas marítimas de comunicación, esas rutas marítimas que son las venas que alimentan la economía global, no sufran ningún tipo de interrupción que pueda derivar en pérdidas millonarias para el comercio global. En este artículo pretendemos señalar cómo impacta la piratería marítima en el transporte marítimo y cuáles son las rutas marítimas más afectadas.

LAS LÍNEAS MARÍTIMAS DE COMUNICACIÓN

Las líneas marítimas de comunicación (en adelante, LMC) son “el cordón umbilical de la economía de un Estado y las arterias de la salud económica de una región”. Y se pueden definir como la “ruta que toma un barco para transitar del punto A al B. En términos marítimos, debe ser corta, económica y segura”². Estas LMC permiten

el transporte de grandes volúmenes de mercancías, algunas de ellas de carácter crítico como puede ser el petróleo. Por eso, tienen una enorme importancia estratégica y valor geopolítico para sus usuarios hasta el punto de que, en caso de conflicto, es habitual que los contendientes busquen negar a sus enemigos el acceso a suministros marítimos críticos con el fin de afectar a sus capacidades³.

Hay una evidente correlación entre la evolución del comercio marítimo y la producción de riqueza mundial (medida como Producto Interior Bruto). Por eso, los momentos de depresión económica (año 2009, tras la crisis de Lehman Brothers, o año 2020, por la pandemia del coronavirus) coinciden con la reducción del comercio marítimo.

El hecho de que buena parte del comercio global se mueva por mar explica la creciente preocupación por estas rutas marítimas. Una preocupación que ha aumentado a la vez que se ha incrementado el papel del transporte marítimo de mercancías. En 1976 las mercancías embarcadas a nivel global sumaban unos 3.300 millones de toneladas, que se repartían prácticamente a partes iguales entre el tráfico de petróleo

SUMARIO

INTRODUCCIÓN
P. 20

LAS LÍNEAS MARÍTIMAS DE COMUNICACIÓN
P. 20

¿QUÉ ES PIRATERÍA?
P. 21

PIRATERÍA Y LÍNEAS MARÍTIMAS DE COMUNICACIÓN
P. 22

ROBOS A MANO ARMADA A BUQUES Y LMC
P. 24

CONCLUSIONES
P. 25

y otras mercancías. Para el año 2023 la cifra superaba los 12.000 millones de toneladas gracias al uso, sobre todo, de buques tanqueros, portacontenedores y graneleros (que transportan hierro, carbón, metales, etc.), cada vez de mayor tamaño, lo que ha favorecido un auge notable del comercio por vía marítima⁴. Además de esa evolución en el tamaño de los mercantes que explica esa mayor capacidad de carga, otros factores que favorecen el transporte marítimo tienen que ver con un menor coste económico en relación, por ejemplo, con el transporte aéreo, o con la seguridad de los envíos, dado que las pérdidas de carga por accidentes han disminuido con el paso del tiempo.

Por eso, cualquier incidente que afecte al transporte marítimo preocupa ahora más que nunca. Un caso reciente, que tuvo un notable impacto mediático, fue el del buque portacontenedores Ever Given, que quedó bloqueado en el canal de Suez durante seis días en marzo de 2021. Según los expertos en transporte marítimo de Lloyd's List, el valor del volumen de mercancías retenido cada día por dicho bloqueo fue de 9.600 millones de dólares. Unos 160 mercantes esperaban en el canal en el momento del inciden-

te. Este caso afectó a uno de los denominados cuellos de botella (también llamados puntos de estrangulamiento) que son especialmente críticos para el transporte marítimo: el canal de Suez, por donde se calcula que pasa el 12% del comercio mundial⁵. Egipto retuvo al portacontenedores durante 100 días hasta llegar a un acuerdo de compensación con sus propietarios. La Autoridad del Canal de Suez calculó unas pérdidas de sus ingresos provocadas por el bloqueo de entre 12 y 15 millones de dólares diarios. Y el acuerdo final para liberar el Ever Given y devolvérselo a sus propietarios supuso que éstos abonasen 550 millones de dólares⁶.

Pero no es este el único cuello de botella existente. En dicha lista de puntos estratégicos se encuentran asimismo el canal de Panamá (también construido por el ser humano) y otras zonas que el capricho de la geografía ha convertido en trascendentales para el tráfico marítimo, como son los estrechos del Bósforo y los Dardanelos (que comunican el mar Negro con el Mediterráneo), el de Gibraltar (que enlaza el Mediterráneo y el Atlántico), el de Bab el Mandeb (que hace lo propio entre el golfo de Adén y el mar Rojo) o el estrecho de Malaca, el más importante de todos ellos por el volumen de mercancías que lo atraviesan. Situado entre la isla de Sumatra (Indonesia) y la península malaya, por Malaca navegan casi 100.000 mercantes cada año, un 30% del comercio global⁷.

Un caso singular es el estrecho de Ormuz, que comunica el golfo Pérsico, una de las grandes áreas de producción de hidrocarburos a nivel mundial, con el golfo de Omán y el océano Índico. El 27% del crudo que circula por vía marítima lo hace por Ormuz. Se calcula que en 2022 más del 80% del petróleo que atravesó Ormuz tenía como destino los mercados asiáticos, en particular, China, India, Japón y Corea del Sur⁸. Y respecto al gas natural licuado, que se transporta por vía marítima, el

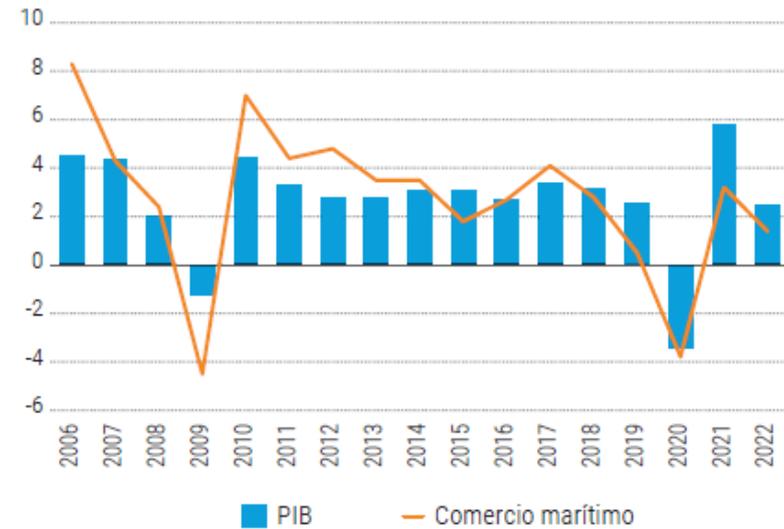


Figura 1. Evolución del PIB mundial y del comercio marítimo entre 2006 y 2022. Fuente: UNCTAD

20% del mismo lo exportó Qatar en 2023 a través de Ormuz, siendo sus principales clientes China, India y Corea del Sur⁹. Es un área, además, habitualmente convertida en un foco de tensiones que han afectado a la navegación. Lo fue durante la guerra Irán-Irak (1980-1988) hasta el punto de que Estados Unidos puso en marcha la operación *Earnest Will* para promover un convoy que protegiera a los petroleros kuwaitíes que navegaban por la región¹⁰. Y lo está siendo en los últimos años con los ataques iraníes a petroleros de diferentes banderas y a buques con vínculos con Israel en el estrecho. Ormuz es, pues, enormemente importante para la economía global, particularmente de los países asiáticos, porque no hay una ruta marítima alternativa para el petróleo y el gas que se produce en los países del golfo Pérsico. Por eso, cualquier incidente en esta zona tiene implicaciones directas para la economía global, lo que suele reflejarse en el aumento de los precios internacionales del crudo.

Es importante señalar que la longitud de las LMC depende en buena medida de la geografía (por ejemplo, de la existencia de cuellos de botella) o de la presencia de puertos en los que puedan recalar los mercantes. Por ejemplo, y solamente referido al canal de Panamá, un buque

que navegue de la costa este de Estados Unidos a Japón a través del mismo ahorrará unos 4.800 kilómetros frente a la ruta marítima alternativa. Y un mercante que navegue de Ecuador a Europa por dicha vía ahorrará unos 8.000 kilómetros¹¹. Sin embargo, aunque la ruta de un buque desde un puerto chino a uno de Europa del norte puede ser más corta si se atraviesa el Ártico, las difíciles condiciones de navegación y la falta de puertos en los que recalar en caso de sufrir un accidente, puede tener un efecto disuasorio.

¿QUÉ ES PIRATERÍA?

Los riesgos y amenazas que se ciernen sobre el transporte marítimo son diversos. Entre los primeros tenemos casos no provocados por el ser humano y que suelen ser derivados de un accidente, caso del tristemente célebre petrolero *Prestige*, o producto de la contaminación o de la acción de la naturaleza. Entre las segundas se suelen incluir, como hace la recientemente aprobada Estrategia Nacional de Seguridad Marítima de España, aquellos casos que sí son deliberados¹². Entre ellos podemos identificar el terrorismo, los tráfico ilícitos (de drogas, de armas, de personas...), la pesca ilegal, la presencia de minas, las guerras, las disputas territoriales o la piratería¹³.

LOS RIESGOS Y AMENAZAS QUE SE CIERNEN SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO SON DIVERSOS: ACCIDENTES, CONTAMINACIÓN, TRÁFICOS ILÍCITOS, PESCA ILEGAL, PRESENCIA DE MINAS, GUERRAS, PIRATERÍA...

De esta última amenaza vamos a hablar a continuación. El delito de piratería marítima está recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) del año 1982. Resumiendo su contenido, podemos decir que piratería es un acto de violencia cometido con fines privados en alta mar (o en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado) por la tripulación o pasajeros de un buque o una aeronave contra otro buque o aeronave.

¿Y si el delito ocurre en las aguas territoriales de un Estado? En ese caso se habla de robo a mano armada contra buques. Fue la Organización Marítima Internacional (agencia de Naciones Unidas encargada de la seguridad marítima) la que así lo estableció en 2009 en su Resolución A1025 (26). En este caso hablaríamos de un acto ilícito de violencia, que no sea un acto de piratería, cometido con fines privados contra un buque, o contra las personas o bienes a bordo, en aguas interiores, aguas archipelágicas o el mar territorial de un Estado.

Como se ve, la clave para definir un delito como piratería es que ocurra en un lugar que se encuentre fuera de la jurisdicción de un país, es decir, en la alta mar y no en aguas territoriales.

PIRATERÍA Y LÍNEAS MARÍTIMAS DE COMUNICACIÓN

En este artículo vamos a utilizar la base de datos sobre incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar que proporciona el *Maritime Information Cooperation & Awareness Center* (en adelante, Centro MICA). Este centro francés, con base en Brest, funciona desde 2016 y es gestionado por una treintena de personas pertenecientes a la Marina francesa y a otros países socios (España, Bélgica, Portugal). Cumple básicamente dos funciones: identificar y analizar incidentes relacionados con la navegación marítima a nivel global 7 días a la semana, 24 horas al día; y proporcionar a los buques



Figura 2. Principales cuellos de botella marítimos y líneas marítimas. Fuente: U.S. Energy Information Administration

UN DELITO ES PIRATERÍA CUANDO OCURRE FUERA DE LA JURISDICCIÓN DE UN PAÍS, ES DECIR, EN LA ALTA MAR Y NO EN AGUAS TERRITORIALES. EN LAS PROPIAS AGUAS ES ROBO A MANO ARMADA

y a sus armadores información sobre zonas marítimas de riesgo, alertas en caso de incidente, evaluaciones de seguridad, etc. En caso de alerta de piratería, mantiene contacto directo con el buque asaltado, avisa a los buques que se encuentran en las proximidades, informa a los centros pertinentes con el fin de coordinar una intervención y realiza una retroalimentación posterior a la alerta¹⁴.

El Centro MICA establece cuatro tipos de incidentes:

- Barco pirateado: incidente en el que los atacantes abordan un buque y logran hacerse con el control del mismo o de la tripulación.
- Ataque: los atacantes llevan a cabo una acción contra el buque sin conseguir abordarlo; o bien abordan el barco con la intención de apoderarse de él o de su tripulación, pero no lo consiguen.
- Intento: incidente con clara intención de llevar a cabo un ataque en el que los autores apuntaron sus armas hacia el buque, se observó la presencia del equipo necesario para el abordaje (escalera, ganchos) sin que hayan sido utilizados; o se observaron movimientos sospechosos.
- Robo o intento de robo con o sin violencia: en aguas territoriales (para diferenciarlo de un acto de piratería, de acuerdo con la CONVEMAR).

El Centro MICA viene publicando informes anuales sobre pi-

ratería y robo a mano armada en el mar desde el año 2019 en los que realiza un análisis estadístico de los incidentes de este tipo en todo el mundo y por regiones. Las cinco regiones analizadas son el golfo de Guinea, las Américas (incluyendo el Caribe), el océano Índico, el sudeste asiático y el océano Pacífico, y Europa. También proporciona información de cada suceso reseñando fecha y hora, tipo de incidente, objetivo, localización y hace una descripción breve del mismo. Para realizar estos informes el centro recopila los datos a partir de fuentes internas y externas, como países socios, otros operadores marítimos, agencias y medios de comunicación.

En su informe anual de 2023 se ha visto obligado a incluir una nueva categoría de incidentes (no relacionados con la piratería y el robo a mano armada) bajo el epígrafe extensión de un conflicto armado en el mar, que hace referencia a un conflicto en tierra que está impactando en los buques mercantes o en los puertos (en forma de acoso, ataque de drones...). En dicha categoría se recogen los incidentes provocados por los hutíes en Yemen desde noviembre de 2023 y que están afectando a la navegación por el golfo de Adén y el mar Rojo. En nuestro análisis, circunscrito a la piratería, no incluiremos este tipo de actos.

La figura 3 muestra los incidentes piratas ocurridos a nivel

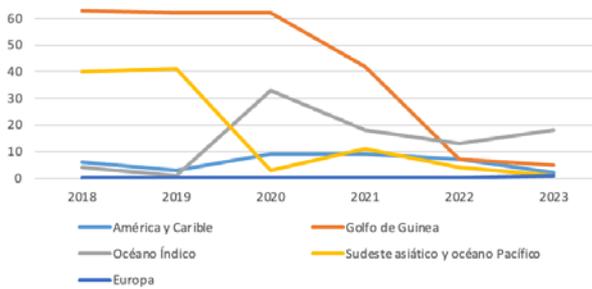


Figura 3. Incidentes piratas por región (2018-2023)
Elaboración propia a partir de los datos del Centro MICA

global en las cinco regiones analizadas por el Centro MICA entre los años 2018 y 2023.

De los datos que arroja la figura 3, lo primero que podemos destacar es que hay una evidente reducción del fenómeno de la piratería en los últimos años. Esta reducción resulta especialmente significativa en dos regiones: el sudeste asiático y el golfo de Guinea. Respecto a esta última región, hemos analizado en otro lugar las razones de dicho descenso, relacionadas en buena medida con la adopción de medidas por parte de Nigeria que han permitido una drástica reducción de los asaltos piratas en sus aguas, que son el foco de la inseguridad marítima en esa región¹⁵. En todo caso se ha calculado un coste para la industria del impacto de la piratería en el golfo de Guinea de unos 700 millones de dólares anuales, que incluyen el aumento de los costes laborales, de las primas de seguros, las medidas de autoprotección y la contratación de buques de escolta a las policías marítimas y fuerzas navales de la región¹⁶.

Con relación al sudeste asiático, la puesta en marcha de medidas efectivas por parte de los países de la región ha conseguido reducir la piratería en los últimos años. De hecho, de todos los incidentes de piratería y robo a mano armada contra barcos que se han producido en esta zona entre los años 2019 y 2023 (un centenar de casos de media), apenas un 2% son casos de piratería¹⁷.

Sin embargo, la región del océano Índico (que incluye el estrecho de Bab el Mandeb y el golfo de

LA PIRATERÍA SE HA REDUCIDO LOS ÚLTIMOS AÑOS, ESPECIALMENTE EN EL SUDESTE ASIÁTICO Y EL GOLFO DE GUINEA, PERO HA RESURGIDO EN EL ÍNDICO. ADEMÁS, ESTÁN LOS ATAQUES DE LOS HUTÍES

Adén) donde actúan los piratas somalíes, que venía mostrando cifras relativamente bajas, ha visto resurgir su actividad en los últimos años hasta el punto de que, en estos momentos, se ha convertido en el área de mayor incidencia de la piratería (en buena medida, es cierto, por el mayor descenso en las regiones antes citadas).

La ruta marítima que abarca el canal de Suez, el estrecho de Bab el Mandeb y el golfo de Adén permite a los mercantes provenientes de Europa o del océano Índico evitar circunnavegar todo el continente africano por el cabo de Buena Esperanza. El ahorro en número de días es notable y, por lo tanto, supone también una reducción del gasto en forma de combustible. Por ejemplo, se calcula que para un buque portacontenedores que navegue desde Taiwán a Países Bajos rodear África le supondrá unos 10 días más de travesía si navega a una media de unos 16 nudos¹⁸.

Esta ruta marítima ha sufrido en las dos últimas décadas diversos incidentes que han afectado a la navegación. Los piratas somalíes la convirtieron en su zona de operaciones preferente desde el año 2005. Entre los años 2009 y 2011 se produjo un auténtico auge de la piratería somalí con más de 200 ataques anuales reportados, y el secuestro de decenas de mercantes y pesqueros y sus tripulaciones. Los piratas somalíes obtuvieron unos ingresos por rescates de entre 339 y 413 millones de dólares entre los años 2005 y 2012¹⁹. Sin embargo, el coste para la economía global de las acciones de los piratas somalíes supuso una pérdida anual de unos 18.000 millones de dólares, incluyendo la reducción del comercio por el canal de Suez, la afección al comercio, al sector pesquero y al turismo de los países de la región (Kenia, Seychelles, las Comoras, Madagascar y Mauricio), la menor exportación de productos pesqueros, el aumento de las primas de los seguros a los buques, etc²⁰.

Desde mayo de 2012 los piratas no fueron capaces de secuestrar

un barco por el que obtener un rescate hasta el secuestro el 12 de marzo de 2024 del granelero Abdullah, cuando navegaba a unas 550 millas al este de Mogadiscio. La liberación del buque, un mes más tarde, se produjo tras el pago de un rescate de 5 millones de dólares²¹. Por primera vez en casi 12 años, un grupo pirata somalí lograba un botín semejante.

Desde finales del año 2023 esta región también se ha visto afectada por los ataques protagonizados por los hutíes, un grupo rebelde yemení apoyado por Irán, contra los barcos mercantes que atraviesan esta ruta marítima. Los hutíes justifican estos ataques por la respuesta israelí en Gaza al ataque terrorista protagonizado por Hamás en territorio israelí el 7 de octubre de 2023. El primer buque atacado fue el carguero de vehículos Galaxy Leader, de un propietario israelí. Fue abordado el 19 de noviembre de 2023 mediante un ataque combinado protagonizado por lanchas rápidas y helicópteros, y publicitado mediante un vídeo que dio la vuelta al mundo. Tras el despliegue de buques de guerra norteamericanos y británicos para proteger a los mercantes en la región, los hutíes anunciaron que también se convertían en objetivos los mercantes de ambas nacionalidades. Desde entonces y hasta el 31 de enero de 2024 fueron atacados una treintena de buques mercantes de todo tipo y diversas banderas mediante misiles y drones, incluidos buques de guerra de ambos países. Como resultado, el tráfico mercante por el golfo de Adén cayó en un 71% y en un 62% por el canal de Suez, mientras que aumentaba en un 74% por el cabo de Buena Esperanza²². Esta realidad confirma que la mayor parte de estos barcos ha desviado su ruta por el cabo de Buena Esperanza, circunvalando África para evitar atravesar el golfo de Adén y el mar Rojo. Es decir, la mayoría de las navieras han decidido evitar la zona de operaciones de los rebeldes yemeníes. La situación no ha mejorado desde entonces y desde febrero hasta

octubre de 2024 casi doscientos mercantes y buques de guerra sufrieron algún incidente provocado por los hutíes.

Para algunos analistas hay una posible relación entre las acciones de los hutíes desde noviembre de 2023 y el hecho de que haya resurgido para esas mismas fechas la piratería somalí. Según el centro de seguridad marítima para el cuerno de África (*Maritime Security Centre- Horn of Africa*, MSCHOA), puesto en marcha por la operación naval europea Atalanta en 2008 para afrontar la piratería somalí, desde noviembre de 2023 y hasta el momento de escribir estas líneas (diciembre de 2024) se han producido 42 incidentes relacionados con la piratería somalí²³.

En el punto opuesto se encuentra Europa, que en los seis años analizados solo ha sufrido un incidente de piratería (en 2023). De hecho, este suceso se produjo el 3 octubre de 2023 a unas 40 millas de la costa marroquí (y a unas 65 millas de Fuerteventura) cuando la tripulación del barco de suministros *offshore* Vos Pace fue amenazada por un grupo de emigrantes armados con cuchillos y que habían sido rescatados previamente de dos cayucos a la deriva. Los emigrantes no querían ser desembarcados en la localidad marroquí de Tan Tan, como exigían las autoridades de Rabat, y obligaron a desviar el barco hasta la isla de Fuerteventura.

ROBOS A MANO ARMADA A BUQUES Y LMC

Si en vez de actos de piratería, nos centramos en los robos a mano armada en el mar, es decir, los que ocurren en aguas territoriales, nos encontramos con un contexto muy diferente (ver figura 4).

El mayor número de incidentes se reportan en aguas del continente americano y del sudeste asiático. Con frecuencia se trata de asaltos nocturnos que se producen mientras el barco se encuentra atracado en un puerto o fondeado en sus proximidades. Los ladrones suelen acercarse al

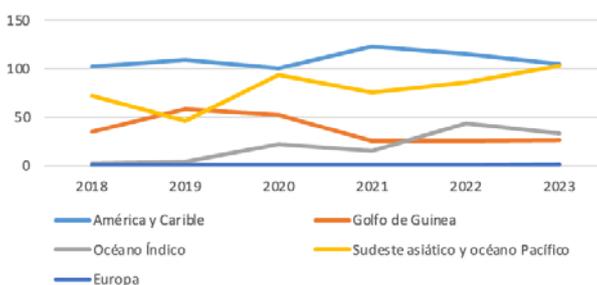


Figura 4. Incidentes de robo a mano armada en el mar por región (2018-2023) Elaboración propia a partir de los datos del Centro MICA

mismo con una lancha y portan más armas blancas que armas de fuego. Su objetivo es hacerse con el dinero o los objetos de valor que pueda tener la tripulación a bordo. En el caso del continente americano la embarcación objetivo suele ser un yate, mientras que en el sudeste asiático se asalta todo tipo de barcos (petroleros, graneleros, cargueros, remolcadores...). Se trata de un tipo delictivo que tiene que ver a menudo con problemas de inseguridad portuaria en ciertos países. Por ejemplo, en puertos africanos como Takoradi en Ghana, Lagos en Nigeria y Luanda en Angola; en puertos americanos como el de Callao (Perú), Bocas del Toro (Panamá) o Macapa (Brasil); en Asia en puertos como Kandla (India), Manila (Filipinas) y Singapur, y en el océano Índico destaca Mauricio, que ha visto un notable incremento de este tipo de incidentes en los últimos años.

En el caso del sudeste asiático, es imprescindible hablar de los estrechos de Malaca y Singapur, por su importancia como LMC.

Malaca es la ruta marítima más corta entre los proveedores de petróleo y gas natural de Oriente Medio y las economías asiáticas. Si tomamos, por ejemplo, el caso del petróleo, tres de cada cuatro barriles diarios se mueven por mar. Y de los más de 77 millones de barriles que se transportaron a diario por vía marítima en 2023, el 30% atravesaron Malaca. De hecho, desde el año 2018 Malaca supera a Ormuz como punto de tránsito más importante para el petróleo. El 60%

EL MAYOR NÚMERO DE ROBOS A MANO ARMADA SE REPORTAN EN AGUAS DEL CONTINENTE AMERICANO Y DEL SUDESTE ASIÁTICO, CON EL BARCO ATRACADO EN UN PUERTO O FONDEADO EN SUS PROXIMIDADES

del crudo que atraviesa Malaca proviene de países como Arabia Saudí, Emiratos Árabes Unidos, Irak y Kuwait. También está aumentando en los últimos años la presencia de crudo ruso e iraní por Malaca, a pesar de las sanciones impuestas a ambos países, en el primer caso, por el desarrollo de su programa nuclear y en el segundo tras la invasión de Ucrania. El 33% del crudo que navega por Malaca tiene como destino China, un 9% Corea del Sur y un 8% Japón. Malaca es, asimismo, una ruta crítica para el comercio de gas natural licuado (GNL) procedente de algunos países del golfo Pérsico (como Qatar), y que tiene como destino Asia. Los grandes importadores de GNL de la región son Japón, China y Corea del Sur²⁴.

Según el informe del año 2023 del Centro MICA, todos los incidentes ocurridos en esta ruta (estrechos de Malaca y Singapur) fueron robos a mano armada y ninguno puede ser considerado como piratería. Es decir, los asaltos se produjeron sobre buques navegando en aguas territoriales o cuando se encontraban fondeados en puertos de la región. Los barcos atacados son, principalmente, petroleros, graneleros, portacontenedores y remolcadores. Los incidentes se suelen producir por la noche y en un 40% los asaltantes van armados. Los puertos más castigados son Belawan y Dumai en la isla de Sumatra. En esta región el objetivo de los ladrones suele ser obtener piezas de repuesto (por ejemplo, de motores) o provisiones.

El área del estrecho de Singapur se ha convertido en los últimos años en un punto crítico de inseguridad marítima con más de 50 incidentes anuales desde 2021. De los 105 casos reportados por el Centro MICA en 2023 para toda la región del sudeste asiático y el Pacífico, nada menos que 63 ataques ocurrieron en el estrecho de Singapur. Suelen ser ataques nocturnos perpetrados desde embarcaciones locales y cuando el mercante está navegando en

los dispositivos de separación del tráfico. No suelen tener problemas para abordar los barcos y su tasa de éxito es muy alta (roza el 100%), si bien en uno de cada tres asaltos se van con las manos vacías.

CONCLUSIONES

La dependencia del comercio mundial de unas líneas de comunicación marítima libres de obstáculos y amenazas moviliza a las grandes potencias y a sus recursos militares en cuanto se producen incidentes que puedan poner en riesgo la libertad de navegación: lo vimos en el pasado

en el estrecho de Ormuz y lo vemos aún con la piratería somalí y las acciones hutíes en el mar Rojo y el golfo de Adén.

A pesar de la notable reducción de incidentes de piratería en los últimos años (producto, en buena medida, de un aumento de las medidas de autoprotección de los mercantes y acciones decididas de los Estados costeros más afectados), es cierto que los robos a mano armada en el mar permanecen estables. La razón principal es la inseguridad portuaria que atenaza a países fundamentalmente de los continentes americano, africano y asiático ●



Figura 5. Principales cuellos de botella marítimos entre los océanos Índico y Pacífico. Fuente: U.S. Energy Information Administration

NOTAS

- 1 UNCTAD, "Launch of the Review of Maritime Transport 2023". <https://unctad.org/meeting/launch-review-maritime-transport-2023>
- 2 Vijay Sakhujia. "Indian Ocean and the Safety of Sea Lines of Communication". *Strategic Analysis*, Vol. 25, No. 5 (2001): 689.
- 3 Nazery Khalid. "Sea Lines Under Strain: The Way Forward in Managing Sea Lines of Communication". *IUP Journal of International Relations* 6, núm. 2 (2012): 57. <https://www.proquest.com/scholarly-journals/sea-lines-under-strain-way-forward-managing/docview/1433771672/se-2?accountid=139267>
- 4 UNCTAD, "World seaborne trade". <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>
- 5 Justin Harper, "Suez blockage is holding up \$9.6bn of goods a day", *BBC*, 26 marzo 2021, <https://www.bbc.com/news/business-56533250>
- 6 EURONEWS, "Ever Given container ship finally leaves Suez Canal after settlement agreement", *Euronews*, 7 julio 2021, <https://www.euronews.com/2021/07/07/ever-given-container-ship-finally-leaves-suez-canal-after-settlement-agreement>
- 7 World Economic Forum, "These are the world's most vital waterways for global trade". <https://www.weforum.org/agenda/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>
- 8 U.S. Energy Information Administration, "The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint", <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61002>
- 9 Pratiksha Negi. "Potential Strait of Hormuz closure threatens 21% of global LNG supply", *Drewry*, 26 abril 2024, <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-opinion-browser/maritime-research-opinions/potential-strait-of-hormuz-closure-threatens-21-of-global-lng-supply>
- 10 Andrew R. Marvin. "Operation Earnest Will - The U.S. Foreign Policy behind U.S. Naval Operations in the Persian Gulf 1987-89; A Curious Case". *Naval War College Review*, Vol. 73, No. 2, Spring 2020, <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=8115&context=nwc-review>
- 11 Canal de Panamá, "Trade Routes", <https://pancanal.com/en/maritime-services/trade-routes/>
- 12 Gobierno de España, "Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024", <https://www.dsn.gob.es/es/file/9980/download?token=KgdUTSfx>
- 13 Fernando del Pozo, "La seguridad marítima en la Unión Europea".

En *Seguridad Marítima: una incertidumbre permanente*, ed. por Fernando Ibáñez, 41-67. (Vallirana: JM Bosch, 2024).

- 14 MICA Center, "What is the MICA Center?", 22 octubre 2024, <https://www.mica-center.org/en/what-is-the-mica-center/>
- 15 Fernando Ibáñez. *Seguridad marítima en el golfo de Guinea* (Valencia: Tirant lo Blanch, 2023).
- 16 European Commission, "The Economic Costs and Socio-economic Impacts of Maritime Threats in the Gulf of Guinea", <https://rusieurope.eu/wp-content/uploads/2023/03/Economic-Costs-of-maritime-threats-in-the-GoG.pdf>
- 17 RECAAP, "Annual Report 2023 Piracy and armed robbery against ships in Asia", <https://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/annual/ReCAAP%20ISC%20Annual%20Report%202023.pdf>
- 18 Cecilia Barría. "Ataques contra los hutíes en Yemen: los efectos que la crisis en el mar Rojo está teniendo en el comercio global", *BBC News*, 11 enero 2024, <https://www.bbc.com/mundo/articulos/c0xy2gl46ddo>
- 19 The World Bank, UNODC e INTERPOL, "Pirate Trails, Tracking the illicit financial flows from pirate activities off the Horn of Africa", *A World Bank Study* 81232. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/10986/16196/1/81232.pdf>
- 20 The World Bank, "The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation", <https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/35f35550-36ad-5859-822c-925b320d57ed/download>
- 21 Guy Martin. "MV Abdullah released by Somali pirates, apparently after ransom paid", *DefenceWeb*, 15 abril 2024, <https://www.defenceweb.co.za/featured/mv-abdullah-released-by-somali-pirates-apparently-after-ransom-paid/>
- 22 Emilio Rodríguez-Díaz, Juan Ignacio Alcaide y Ruth García-Llave. "Challenges and Security Risks in the Red Sea: Impact of Houthi Attacks on Maritime Traffic", *Journal of Marine Science and Engineering* 2024, 12 (11), 1900, <https://doi.org/10.3390/jmse12111900>
- 23 EU Naval Force Atalanta, "Update on the piracy threat off the coast of Somalia", 27 agosto 2024. <https://on-shore.mschoa.org/media/2062/20240827-piracy-threat-update-final-final.pdf>
- 24 U.S. Energy Information Administration, "Country Analysis Brief: World Oil Transit Chokepoints", https://www.eia.gov/international/content/analysis/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf

Amenazas a la seguridad: los fondos marinos y las infraestructuras críticas

CF AUGUSTO CONTE DE LOS RÍOS

Jefe del Área de Integración, Reclutamiento y Coordinación en el Organismo de Apoyo al Personal en Cartagena, Ministerio de Defensa. Coordinador de la Cátedra "Jerónimo de Ayanz" (UPCT-Armada)

INTRODUCCIÓN

Tradicionalmente, los dos tercios de la Tierra cubiertos por agua sólo han figurado en las estrategias de seguridad como conducto para el comercio y el movimiento de fuerzas militares, o como barrera frente a posibles invasiones. Con los últimos avances, el mar ha dejado de ser una mera barrera o autopista marítima para convertirse en un territorio que alberga algunos de los recursos naturales y militares más valiosos del mundo. La protección de los fondos marinos y sus infraestructuras críticas representa uno de los mayores desafíos de seguridad del siglo XXI. La combinación de amenazas tradicionales y emergentes, junto con la creciente dependencia global de las infraestructuras submarinas, requiere un enfoque integral que combine tecnología avanzada, cooperación internacional y marcos regulatorios efectivos¹.

La evolución de los vehículos no tripulados y las tecnologías

de vigilancia ofrecen nuevas herramientas para enfrentar estos desafíos, pero también plantean nuevas preguntas sobre la seguridad y la regulación del espacio submarino. El éxito en la protección de estos activos críticos dependerá de la capacidad de adaptación y respuesta ante las amenazas emergentes, así como de la colaboración efectiva entre estados y organizaciones internacionales. Julio Verne, en palabras del capitán Nemo, decía: "El mar es el vasto receptáculo de la naturaleza. Fue por el mar por lo que comenzó el globo, y quién sabe si no terminará por él. En el mar está la suprema tranquilidad"².

Este artículo se centra en las tendencias de la guerra en el lecho marino, que ha ganado atención en los últimos años. Desde múltiples perspectivas, la guerra en el fondo del mar se considera crítica, y se espera que su importancia crezca exponencialmente en los próximos años. Se intentará trazar un mapa del estado del arte de esta nueva guerra desde un punto de vista estratégico,

geopolítico y político, explorar la evaluación de amenazas, los desafíos técnicos y las capacidades necesarias para contrarrestar dichas amenazas, y, finalmente, ofrecer una hoja de ruta capaz de afrontar los retos del futuro.

LOS CABLES SUBMARINOS Y EL FUTURO DE LA COMPETENCIA SUBMARINA

En la actualidad, casi todo el tráfico de voz e Internet, incluidas transmisiones militares y financieras, viaja a través de cables submarinos. Incluso un daño temporal a estas líneas de comunicaciones puede tener graves consecuencias, por lo que su seguridad futura depende de lo bien que las naciones entiendan y exploten la próxima ola de tecnología submarina. Los cables submarinos se remontan a mediados del siglo XIX, con las primeras comunicaciones telegráficas a través del Océano Atlántico en 1858. En 1956 se completó el primer cable telefónico transatlántico, y en 1988, los cables pasaron de ser de cobre a fibra óptica, aumentando

SUMARIO

LOS CABLES
SUBMARINOS
P. 26

LA DEMANDA
DE TIERRAS
RARAS
P. 27

EL SEABED
WARFARE
P. 29

GEOPOLÍTICA
EN LOS
FONDOS
MARINOS
P. 30

CAPACIDADES
NECESARIAS
P. 30

DESAFÍOS TEC-
NOLÓGICOS
P. 31

LEGISLACIÓN
EN EL SBW
P. 32

SITUACIÓN
DE EUROPA,
LA OTAN Y
SPAÑA
P. 33



Figura 1. Mapa con el Alto Mar y la Zona Económica Exclusiva. Fuente: Marine Conservation Institute

EL 95% DEL TRÁFICO DE INTERNET TRANSITA A TRAVÉS DE UNOS 300 CABLES TRANSOCEÁNICOS DE FIBRA ÓPTICA QUE RECORREN EL LECHO MARINO. CADA AÑO SE PRODUCEN DOCENAS DE CORTES DE CABLE, MUCHOS POR LA ACCIÓN DEL HOMBRE

drásticamente su capacidad³.

Actualmente, el 95% del tráfico de Internet transita a través de aproximadamente 300 cables transoceánicos de fibra óptica que recorren el lecho marino, lo que incluye transmisiones militares y más de 4 billones de dólares anuales en transacciones financieras. El futuro de la competencia submarina está estrechamente ligado a la seguridad y la importancia estratégica de estos cables⁴. La manipulación de los cables actuales es teóricamente posible, pero es más fácil cortarlos o dañarlos. Las docenas de cortes de cable que se producen cada año, muchos por la acción del hombre, reducen la velocidad de transferencia de datos. Los puntos de enlace en tierra son también especialmente vulnerables, siendo mucho más fáciles de localizar que un cable sumergido.

El futuro de la competencia en el ámbito submarino estará determinado por la importancia estratégica y la seguridad de los cables submarinos. A medida que las naciones se adaptan al cambiante panorama de la competencia tecnológica y estratégica, especialmente Estados Unidos y China, la

protección y el uso estratégico de los cables submarinos seguirán siendo una prioridad⁵. La guerra submarina se desplazará cada vez más hacia sistemas no tripulados. Los vehículos submarinos no tripulados (UUV por sus siglas en inglés) y sensores de fondo serán necesarios para la vigilancia sostenida de cables submarinos y sistemas energéticos. Las 'redes de batalla' submarinas permitirán operaciones coordinadas mediante enjambres de UUV que operen de forma autónoma o controlada desde plataformas tripuladas⁶.

LA DEMANDA DE TIERRAS RARAS

La creciente demanda de metales críticos, como las tierras raras, está fomentando la exploración de nuevos depósitos tanto en tierra como en el océano. Los mares, que cubren el 71% de la superficie terrestre, albergan valiosas riquezas minerales. En particular, en las profundidades abisales, a más de 5.000 metros, se encuentran nódulos polimetálicos ricos en metales comunes y tierras raras. Su distribución en el lecho marino es desigual, destacando por ejemplo zonas como la frac-

tura de Clarion-Clipperton, en el Pacífico, como la más abundante en estos recursos.

El interés comercial en la minería submarina se centra actualmente en tres tipos principales de depósitos de minerales marinos⁷. Los nódulos polimetálicos, ubicados en llanuras abisales a profundidades de entre 3.500 y 5.500 metros, contienen elementos como manganeso, hierro, cobre, níquel, cobalto, plomo y zinc. Por su parte, los sulfuros polimetálicos, ricos en cobre, hierro, zinc, plata y oro, se encuentran a unos 2.000 metros bajo la superficie del océano. Finalmente, las costras cobálticas, que se forman entre los 400 y 7.000 metros de profundidad, son fuentes de hierro, manganeso, níquel, cobalto, cobre, otros metales y tierras raras⁸.

En el ámbito jurídico, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptada en 1982 y en vigor desde 1994, constituye un tratado fundamental para delimitar los derechos y obligaciones de los Estados respecto a la explotación de los recursos marinos. Este acuerdo establece que los recursos de los fondos marinos situados fuera de las jurisdiccio-

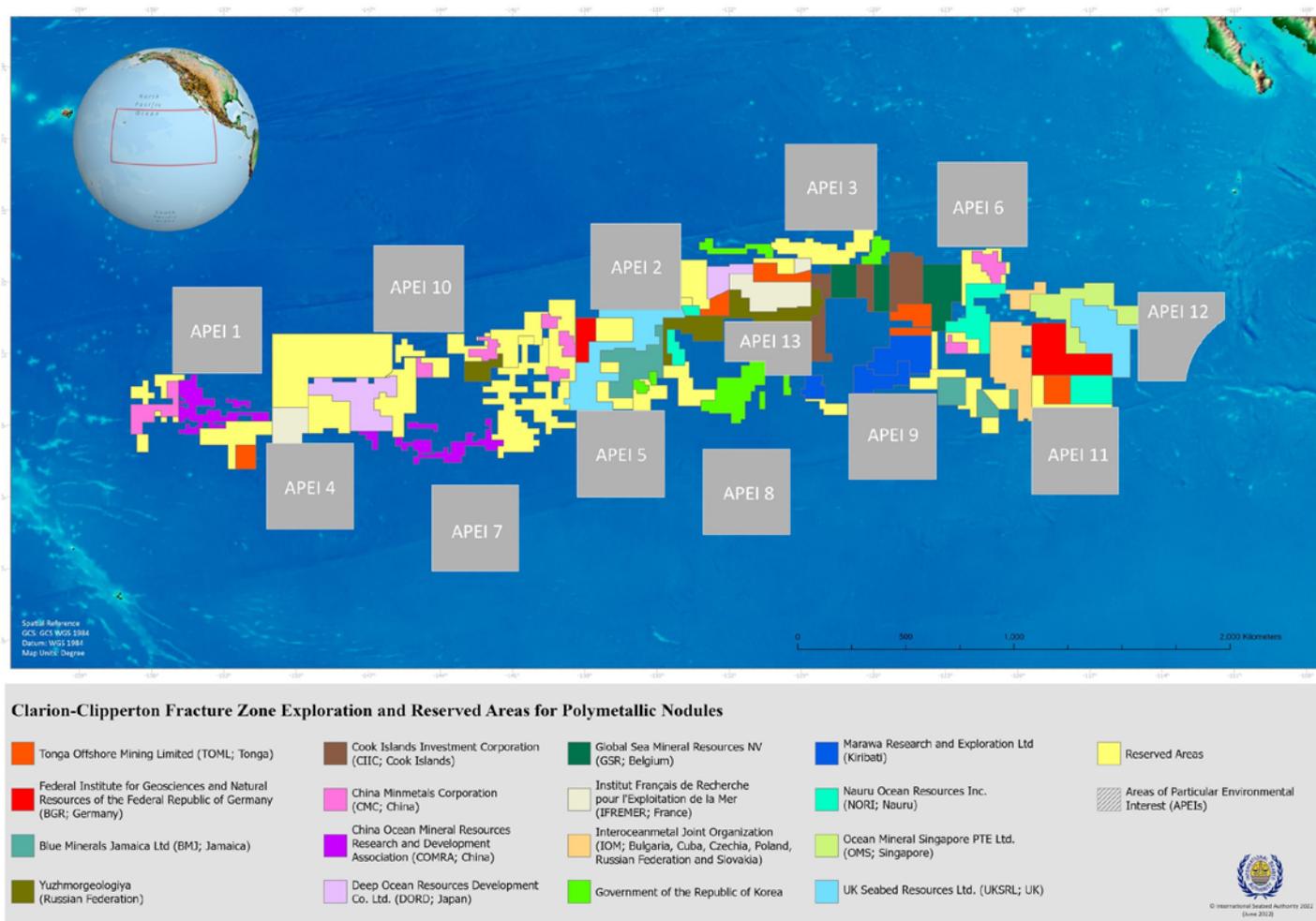


Figura 2. Mapa de las concesiones en la fractura Clarion-Clipperton. Fuente: AIFM

nes nacionales no pueden ser apropiados y se consideran reservados para el beneficio de toda la humanidad. Según su artículo 125, los fondos marinos y su subsuelo son declarados patrimonio común de la humanidad. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (AIFM o ISA por sus siglas en inglés) es el organismo encargado de regular y fomentar las actividades mineras en aguas internacionales de conformidad con el derecho del mar. Entre sus funciones destacan la creación de normativas, la gestión de autorizaciones y la garantía de que dichas actividades se realicen en beneficio de la humanidad.

La AIFM lleva años trabajando en un código que establezca las normas para la minería submarina. Sin embargo, según su secretario general, Michael Lodge, este reglamento no estará listo hasta 2025⁹. Hasta ahora, se han otor-

ES PROBABLE QUE LAS PRIMERAS ACTIVIDADES EXTRACTIVAS SE DESARROLLEN EN AGUAS JURIDICIONALES, ANTES DE PROCEDER A LA MINERÍA SUBMARINA FUERA DE ELLAS

gado alrededor de 30 licencias solo para exploración, en su mayoría a China. Es probable que las primeras actividades extractivas se desarrollen en aguas bajo jurisdicción nacional; países como Noruega, Islas Cook y Nauru ya tienen proyectos en marcha. En junio de 2021, Nauru invocó la 'regla de los dos años' ante la AIFM, que obliga a esta entidad a completar la normativa de explotación en un plazo de dos años o, en su defecto, a considerar las solicitudes según la legislación vigente. Esta normativa tiene importantes repercusiones jurídicas y obliga a la AIFM a acelerar la creación de un marco regulatorio para la explotación minera de los fondos marinos. La urgencia de la situación se ve exacerbada por el vencimiento de varios contratos de exploración y la proximidad del inicio de la explotación minera comercial¹⁰.

Noruega acaba de aprobar una ley autorizando la minería submarina en el océano Ártico, centrándose en la explotación de recursos como sulfuros masivos del fondo marino que contienen metales valiosos como cobre, zinc, oro y plata, especialmente en áreas como la cresta de Mohns¹¹. Este esfuerzo se inscribe en la estrategia de aprovechar los recursos del Ártico ante la disminución de reservas petroleras en el Mar del Norte. Sin embargo, la decisión ha suscitado preocupación debido a los posibles impactos ambientales y ha sido pospuesta¹². Además, la aprobación ha reavivado disputas legales sobre la soberanía en áreas como Svalbard, regida por el Tratado de París de 1920, que otorga a Noruega autoridad limitada sobre el archipiélago y acceso a otros países para actividades comerciales. La interpretación de este tratado

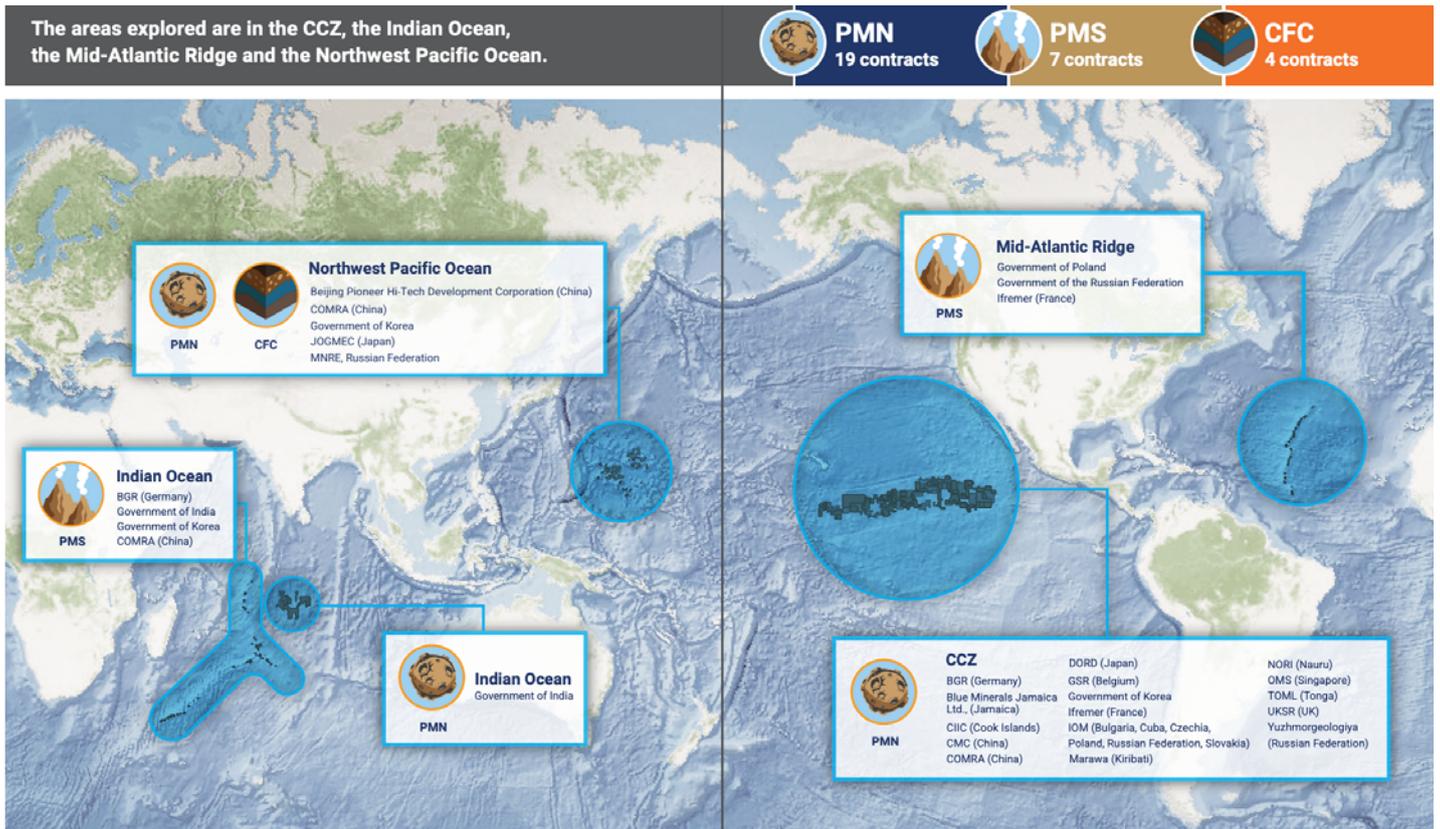


Figura 3. Mapa de las regiones exploradas en busca de recursos minerales. Fuente: AIFM

respecto a las zonas marítimas adyacentes genera tensiones internacionales, complicando la implementación de proyectos de minería submarina. En este contexto, Noruega enfrenta el desafío de equilibrar la explotación de recursos, la protección ambiental y el respeto al derecho internacional en una región de gran importancia estratégica.

La AIFM debe adaptarse y mejorar su capacidad estructural y funcional al ritmo de los avances en la minería en aguas profundas, cubriendo todas las disciplinas necesarias y asegurando flexibilidad en el sistema¹³. Si se autoriza, la minería en los fondos marinos podría acarrear riesgos significativos para los ecosistemas oceánicos, con alteraciones duraderas e irreversibles. La postura de los Estados varía, especialmente en Europa. En marzo de 2023, Noruega afirmó que la AIFM tiene la obligación legal de finalizar la normativa en dos años, reforzando su postura al ser el primer país en autorizar la minería submarina.

¿QUÉ ES EL SEABED WARFARE?

La guerra submarina dio sus primeros pasos durante la Primera Guerra Mundial¹⁴, con importantes operaciones ofensivas y el uso de los primeros submarinos. En la Segunda Guerra Mundial tuvo un enorme desarrollo, dando forma a la guerra submarina como se considera actualmente: armas, sensores, comunicación, sónares y propulsión anaerobia que avanzó hasta llegar a la propulsión nuclear del USS *Nautilus* bajo la dirección de Rickover. El dominio submarino se ha convertido en un área de innovación dinámica, impulsada por avances en robótica submarina, Inteligencia Artificial y Big Data, que han permitido al ser humano superar las barreras de profundidad oceánicas. Este entorno, conocido como el ‘sexto dominio’ junto con el aire, tierra, mar, espacio y ciberespacio, es ahora escenario de una nueva forma de conflicto: la guerra en el lecho marino, o *Seabed Warfare* (SBW por sus siglas en inglés).

El término SBW todavía no está definido por la OTAN. Se está

trabajando en su definición, pero sabemos que abarca más que la guerra con UUV; tampoco amenaza sólo a las infraestructuras críticas; es algo que está surgiendo y tendremos que ir definiéndola. Por ahora, son operaciones y actividades realizadas en, hacia, desde, sobre y bajo el lecho marino, cuyo objetivo es lograr beneficios militares, como evidenció el sabotaje del gasoducto Nord Stream. El SBW representa un nuevo paradigma en la guerra naval que va más allá de las operaciones submarinas tradicionales¹⁵. La transformación del fondo submarino como espacio de confrontación ha llevado a reconsiderar las capacidades necesarias para operar en él. Los avances tecnológicos en sensores, procesamiento de datos y sistemas no tripulados han convertido al lecho marino en un nuevo dominio operacional donde confluyen intereses militares, económicos y estratégicos que requieren nuevos conceptos operativos.

La creciente importancia del SBW responde a la necesidad de

EL ENTORNO SUBMARINO, CONOCIDO COMO EL ‘SEXTO DOMINIO’ JUNTO CON TIERRA, MAR, AIRE, ESPACIO Y CIBERESPACIO, ES AHORA ESCENARIO DE UNA NUEVA FORMA DE CONFLICTO: LA GUERRA EN EL LECHO MARINO

proteger unas infraestructuras submarinas críticas que se creían inmunes por su inaccesibilidad y mantener la libertad de acción en un dominio cada vez más disputado e importante por la reserva de recursos que concentra. Los vehículos submarinos no tripulados de gran tamaño como el XLUUV jugarán un papel fundamental al permitir operaciones prolongadas y el despliegue de otros sistemas en el fondo marino. Estamos ante un cambio provocado por la tecnología, un siglo que estará marcado por la carrera del espacio y de los fondos marinos, los últimos dominios que permanecían casi inalterados desde el final de la Segunda Guerra Mundial en un momento donde se percibe un cambio de orden mundial; todo está por decidir, pero las grandes potencias empiezan a ocupar sus puestos para la carrera o gran juego.

GEOPOLÍTICA EN LOS FONDOS MARINOS

La geopolítica de los fondos marinos se ha convertido en uno de los escenarios más críticos del enfrentamiento entre potencias en el siglo XXI. China ha desarrollado una estrategia integral denominada 'La Gran Muralla Submarina', que incluye una red de sensores y sistemas de vigilancia en el fondo marino para detectar submarinos y proteger sus intereses en el mar del Sur de China¹⁶. Por su parte, Rusia ha demostrado capacidades significativas para interferir con infraestructuras submarinas críticas, como evidencia el Directorio Principal de Investigación a Grandes Profundidades del Ministerio de Defensa Soviético (GUGI¹⁷ por su siglas en ruso)¹⁸.

Altos cargos políticos y militares de Estados Unidos y el Reino Unido, junto con diversos informes mediáticos, han señalado a la fuerza submarina de Rusia como el centro de los esfuerzos de Moscú para interferir en los cables de comunicación submarinos del Atlántico Norte. En diciembre de 2017, el contralmirante

Andrew Lennon, comandante de la fuerza submarina de la OTAN, declaró en *The Washington Post*: "Estamos observando actividad submarina rusa en la proximidad de cables submarinos, algo que no creo que hayamos visto antes. Rusia está claramente interesada en la infraestructura submarina de la OTAN"¹⁹. Sin embargo, el panorama se ha vuelto más complejo con la aparición de actores asimétricos que han identificado la vulnerabilidad de las infraestructuras submarinas. El reciente ataque de los hutíes a los cables submarinos en el mar Rojo representa un salto cualitativo en esta amenaza. La interrupción del 25% del tráfico de datos entre Asia y Europa demuestra como actores no estatales pueden generar impactos estratégicos globales con recursos relativamente limitados.

Irán, por su parte, ha desarrollado capacidades submarinas significativas en el estrecho de Ormuz y el golfo Pérsico, incluyendo minisubmarinos y vehículos submarinos no tripulados. Su estrategia se centra en la capacidad de interrumpir el tráfico marítimo y las comunicaciones en puntos críticos, lo que podría tener graves consecuencias para el comercio global y las comunicaciones internacionales. Esta nueva realidad está forzando un replanteamiento de las estrategias de protección de infraestructuras submarinas críticas. Ya no es suficiente centrarse en las amenazas convencionales de grandes potencias; se requiere un enfoque más amplio que considere también las capacidades de actores no estatales y estados con recursos limitados, pero con capacidad de causar daños significativos²⁰. La OTAN acaba de establecer un centro para la protección de estas infraestructuras críticas²¹. Proyectos como AUKUS refuerzan la cooperación internacional para enfrentar estos desafíos, centrandose esfuerzos en tecnologías autónomas y vigilancia submarina. También, más reciente, ha puesto en marcha un plan para crear una

LA
GEOPOLÍTICA
DE LOS
FONDOS
MARINOS
SE HA
CONVERTIDO
EN UNO DE
LOS
ESCENARIOS
MÁS CRÍTICOS
DEL ENFRENTAMIENTO
ENTRE
POTENCIAS EN
EL SIGLO XXI.
CHINA HA
DESARROLLADO SU 'GRAN
MURALLA
SUBMARINA'

flota de drones para vigilancia de los océanos²².

En conclusión, la seguridad del lecho es esencial no solo por el riesgo que representan estas amenazas, sino también por la dependencia global de estas infraestructuras para mantener la estabilidad económica y las comunicaciones. Rusia, con sus capacidades submarinas avanzadas, representa una amenaza significativa, destacando la vulnerabilidad de los cables submarinos que gestionan la mayor parte del tráfico de datos mundial, cerca del 80% de las comunicaciones pasan por ellos.

¿QUÉ CAPACIDADES VAN A SER NECESARIAS?

Predecir qué vamos a necesitar para proteger y vigilar las infraestructuras submarinas críticas es algo complejo porque la amenaza es desconocida por ahora, los daños principales en cables y ductos submarinos son provocados por la acción del hombre, actividades como la pesca o el fondeo suelen ser la principal amenaza para los cables submarinos. Las capacidades necesarias para la protección y vigilancia de infraestructuras submarinas críticas requieren un enfoque integral que combine sistemas de vigilancia, capacidades de respuesta y elementos de disuasión. Los avances tecnológicos en sensores, procesamiento de datos y sistemas no tripulados han convertido al fondo marino en un nuevo dominio operacional donde confluyen intereses militares, económicos y estratégicos.

La vigilancia del entorno submarino demanda una combinación de sistemas que permitan una cobertura efectiva mediante redes de sensores acústicos y no acústicos distribuidos en el fondo marino, junto con sistemas de procesamiento de datos para analizar patrones de comportamiento y detectar anomalías en tiempo real. Todo esto debe integrarse con capacidades de respuesta rápida. Los UUV con capacidad de despliegue rápido son fundamentales para la investigación y eva-

SE NECESITAN NUEVOS MÉTODOS DE COMUNICACIÓN SUBMARINA QUE PERMITAN LA TRANSFERENCIA DE DATOS ENTRE PLATAFORMAS SUMERGIDAS Y CON LA SUPERFICIE SIN COMPROMETER SU POSICIÓN

High Seas Areas That Meet 30% Conservation Objective Some of the most biodiverse places also tend to be commercially important

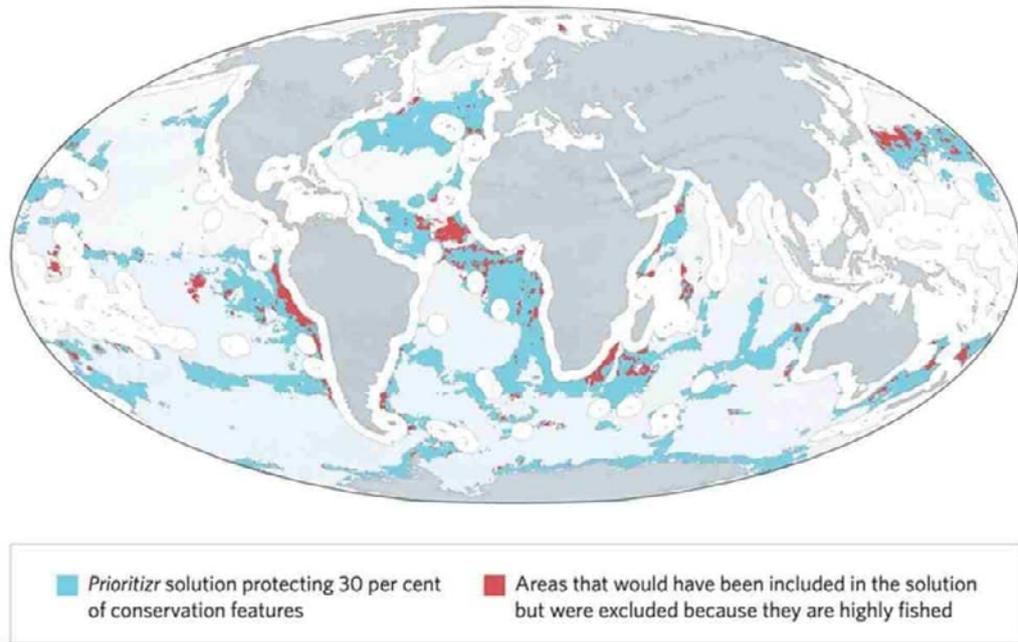


Figura 4. Zonas refugio del Tratado de Alta Mar. Fuente: ONU

luación de amenazas, apoyados por sistemas de comunicaciones submarinas seguras y resilientes. Los equipos de intervención especializados con capacidad de operación en aguas profundas complementan estas capacidades junto con plataformas de superficie dedicadas a este esfuerzo²³. La integración de todas estas capacidades debe realizarse a través de centros de mando y control con visión unificada del entorno submarino, sistemas de fusión de datos de múltiples sensores y procedimientos operativos estandarizados. La interoperabilidad entre sistemas nacionales e internacionales es crucial para una protección efectiva de los activos submarinos críticos.

¿QUÉ DESAFÍOS TECNOLÓGICOS EXISTEN PARA EL SEABED WARFARE?

Según Héctor Salvador, el primer español en explorar la fosa de las Marianas, el punto más profundo de la Tierra, el tremendo desafío para descender a esa cota ha sido superado por el hombre. Aunque no todos los países poseen esta capacidad, el número de naciones capaces de hacerlo está au-

mentando exponencialmente. Además, ya no es necesario ser un Estado para disponer de un vehículo sumergible de gran profundidad; particulares y empresas pueden también adquirir esta tecnología²⁴.

El entorno submarino presenta retos únicos para las operaciones y sistemas que operan en él: las altas presiones, la corrosión y los problemas que podemos encontrar a grandes profundidades con un ambiente extremadamente hostil que afecta la durabilidad y fiabilidad de los equipos. Los sistemas deben ser capaces de operar de manera sostenida en estas condiciones adversas. Los sensores submarinos enfrentan limitaciones significativas. La detección acústica tradicional se ve afectada por la creciente capacidad de sigilo de los submarinos modernos. Se requieren nuevos tipos de sensores que puedan detectar otras señales como campos electromagnéticos, radiación o alteraciones químicas del agua. El procesamiento de estos datos en tiempo real demanda gran capacidad computacional²⁵.

Las comunicaciones submarinas son otro desafío. Los actuales

sistemas se reducen al campo de la acústica y tienen limitaciones de ancho de banda y alcance. Se necesitan nuevos métodos de comunicación que permitan la transferencia de datos entre plataformas sumergidas y con la superficie sin comprometer su posición. Están en estudio otras tecnologías de comunicaciones como el láser que ofrece grandes posibilidades, pero aún son de alcance muy limitado. El almacenamiento y gestión de energía y los datos es fundamental para la persistencia de los sistemas submarinos. Recordemos que en el fondo del mar existe una prohibición para el empleo de medios nucleares. Por eso, se requieren avances en baterías de Iones de litio o celdas de combustible para extender la autonomía de UUVs y otros dispositivos. La integración de múltiples fuentes de energía y su gestión ser clave en esta carrera.

El mando y control (C2 en sus siglas en inglés) de vehículos, plataformas, sensores y otros activos presenta retos únicos en este dominio del lecho del mar. Se necesitan sistemas robustos que puedan operar en todo tiempo, con

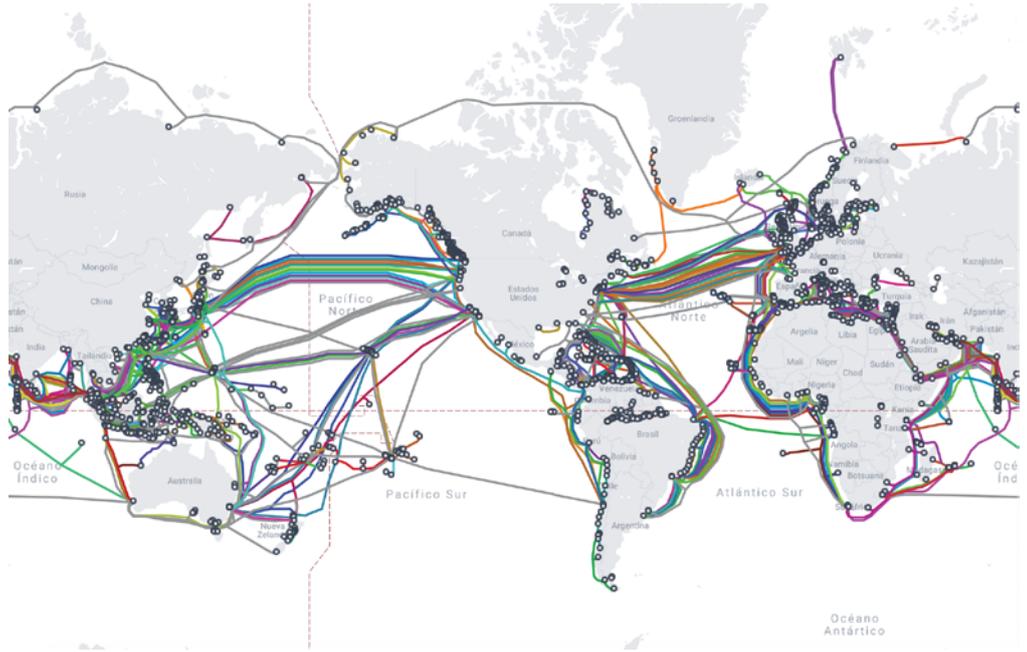
comunicaciones muy limitadas que obligará a una alta autonomía, pero manteniendo al hombre en el ciclo de decisión por lo complejo de este entorno²⁶.

LEGISLACIÓN EN EL SEABED WARFARE

La gobernanza de los cables submarinos se caracteriza por una compleja red de tratados internacionales, marcos regulatorios, organizaciones internacionales y regionales, asociaciones industriales, protocolos y estándares. Esta fragmentación dificulta la aplicación efectiva de disposiciones legales específicas en casos de ataques o daños a infraestructuras submarinas. La CONVEMAR establece que cualquier daño deliberado a cables submarinos debe estar sujeto a sanciones bajo la ley nacional. Los responsables de dañar otro cable durante operaciones de tendido o reparación en alta mar deben asumir los costos de reparación, mientras que los armadores que demuestren debida diligencia tienen derecho a indemnización.

La Convención de 1884 para la Protección de Cables Telegráficos Submarinos, aunque todavía vigente, tiene un alcance limitado al aplicarse sólo a los cables de telégrafos y contar con pocas ratificaciones. Sin embargo, estableció el precedente al requerir que los Estados firmantes adopten legislación civil y penal para abordar daños intencionales o negligentes²⁷. El derecho internacional restringe la intervención militar en respuesta a daños en cables. El sabotaje no se considera una violación de la prohibición del uso de la fuerza según la Carta de la ONU, lo que limita las opciones de respuesta militar, especialmente cuando los incidentes involucran embarcaciones no militares.

El Tratado sobre la Prohibición de Emplazar Armas Nucleares y otras Armas de Destrucción Masiva en los Fondos Marinos, también conocido como el Tratado de los Fondos Marinos (TFM), fue firmado el 11 de febrero de



Tendido de cables submarinos de telecomunicaciones. Fuente: submarinecablemap.com

EL SABOTAJE DE CABLES NO SE CONSIDERA UNA VIOLACIÓN DE LA PROHIBICIÓN DEL USO DE LA FUERZA, LO QUE LIMITA LAS OPCIONES DE RESPUESTA MILITAR, SOBRE TODO SI LOS INCIDENTES INVOLUCRAN EMBARCACIONES NO MILITARES

1971 en Londres, Moscú y Washington²⁸. Este tratado prohíbe la colocación de armas nucleares y otras armas de destrucción masiva en el lecho marino, el suelo oceánico y su subsuelo, aunque existe un debate sobre su aplicación a nuevas tecnologías submarinas. Esta misma discusión ha surgido cuando Australia firmó el acuerdo AUKUS para la adquisición de submarinos propulsados por la energía nuclear siendo país firmante del Tratado de No-Proliferación de Armas Nucleares (TNP), por el que se compromete a no traspasar a nadie armas nucleares ni ayudar a ningún Estado a fabricarlas ni a adquirirlas.

El nuevo tratado de Alta Mar representa otro elemento crucial, ya que establece un marco para la investigación de recursos genéticos marinos²⁹. La inmensa biodiversidad de los fondos oceánicos profundos ofrece un potencial biotecnológico significativo, pero requiere un delicado equilibrio entre el acceso a estos recursos y la participación equitativa de países desarrollados y en desarrollo³⁰. Este tratado, cuyo nombre oficial es Acuerdo de Diversidad Biológica más allá de la Jurisdicción Nacional (BBNJ, por sus siglas en inglés), establece tres mecanismos clave para proteger las

zonas vulnerables de alta mar: la creación de áreas marinas protegidas, nuevas reglas para evaluar el impacto ambiental de las actividades comerciales, y un acuerdo para distribuir equitativamente los recursos genéticos marinos, beneficiando especialmente a los países en desarrollo³¹.

Otro aspecto interesante es la definición de los sistemas marítimos no tripulados (MUS, por sus siglas en inglés), ya que representa un desafío significativo para el derecho internacional marítimo actual. La falta de una definición clara sobre su estatus jurídico genera incertidumbre sobre si deben considerarse 'buques', 'dispositivos' o 'equipos' según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La inmunidad soberana de los MUS militares es una cuestión compleja que depende principalmente de la función del vehículo, sus características físicas y la relación con el Estado del pabellón. El certificado diplomático del Estado puede servir como prueba de su carácter gubernamental, aunque esta prueba es refutable³².

En cuanto a los UUV, el marco legal es aún más complejo al no existir normativa alguna sobre navegación submarina internacional, por eso se necesitan nue-

vas regulaciones que aborden específicamente la operación de UUVs en aguas internacionales, sus capacidades de vigilancia y recopilación de datos, así como protocolos de seguridad y responsabilidad en caso de incidentes e incluso su inmunidad, recordemos el incidente de China con el UUV del USNS *Bowditch*³³. La mayoría de los MUS actuales no son completamente autónomos, sino que operan bajo control remoto o programación predeterminada. Esta característica influye en su clasificación legal y en la aplicación de normas internacionales sobre responsabilidad y seguridad marítima. Un aspecto crucial es determinar si los MUS militares pueden ejercer derechos tradicionalmente reservados a buques de guerra, como el derecho a la persecución³⁴.

SITUACIÓN ACTUAL DE EUROPA Y LA OTAN EN EL SBW

La situación actual en Europa y la OTAN respecto al SBW refleja una creciente preocupación estratégica que se materializa en diversas iniciativas complementarias³⁵. La reciente aprobación de la Visión del Océano Digital por parte de la OTAN marca un salto cualitativo en la comprensión y coordinación del dominio marítimo. Esta iniciativa no actúa de forma aislada, sino que se complementa con la creación del Centro Marítimo para la Seguridad de Infraestructuras Submarinas Críticas en Northwood y la Célula de Coordinación en Bruselas, conformando un enfoque integral para la protección de activos submarinos³⁶.

El conflicto ruso-ucraniano ha acelerado este proceso, mostrando cómo los MUS pueden ser utilizados tanto de forma defensiva como ofensiva en conflictos convencionales. En particular, Ucrania ha logrado emplear los MUS en operaciones ofensivas en el Mar Negro, creando una 'burbuja' antiacceso (A2/AD por sus siglas en inglés), sin necesidad de una infraestructura naval convencional importante. La OTAN ha dado otro paso adicional con

ESPAÑA SE ENCUENTRA EN UN PUESTO PRIVILEGIADO PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS SUBMARINAS CRÍTICAS: ENTRE DOS CONTINENTES Y DOS GRANDES ESPACIOS MARÍTIMOS, TIENE UNA VENTAJA ENORME PARA EL TENDIDO Y MANTENIMIENTO DE CABLES SUBMARINOS

la creación de su primer ejercicio oficial 'Bold Machina 2024' para la protección de infraestructuras submarinas críticas en La Spezia, Italia. Este ejercicio que se celebró el pasado mes de noviembre, se centró en la protección de infraestructuras submarinas críticas mediante equipos de buceo de fuerzas especiales de 13 países aliados, incorporando tecnologías avanzadas como sistemas no tripulados marítimos y sensores de última generación³⁷. En este contexto, Francia emerge como actor clave en esta nueva dimensión estratégica, destacando por su marco doctrinal y presupuestario ambicioso. Entre 2021 y 2022, el gobierno francés ha desarrollado un sólido corpus doctrinal compuesto por cuatro documentos fundamentales que incluyen un informe del Senado, una estrategia de defensa, una estrategia nacional dedicada a los fondos marinos y un plan de inversiones³⁸. El compromiso francés se materializa en una inversión de 100 millones de euros destinada al desarrollo de capacidades submarinas avanzadas, con expectativas de alcanzar los primeros resultados operativos en 2026³⁹.

Por su parte, la Unión Europea, a través de la Agencia Europea de Defensa, ha establecido nuevas Prioridades de Desarrollo de Capacidades que incorporan específicamente la guerra submarina y de fondos marinos. Este enfoque europeo resulta particularmente relevante por su integración de las lecciones aprendidas del conflicto ucraniano, así como por su énfasis en el desarrollo de sistemas autónomos y no tripulados. La búsqueda de una nueva doctrina adaptada a las amenazas emergentes y el desarrollo de capacidades de protección y guerra antisubmarina constituyen elementos centrales de esta estrategia.

La convergencia de estas iniciativas entre OTAN, UE y estados nacionales refleja una comprensión común de la criticidad del dominio submarino y la necesi-

dad de desarrollar capacidades defensivas robustas. La implementación coordinada de estas estrategias resultará crucial para asegurar la protección efectiva de las infraestructuras submarinas críticas europeas, especialmente en un contexto donde las amenazas submarinas evolucionan rápidamente. El éxito de estas iniciativas dependerá en gran medida de la capacidad de coordinación entre los diferentes actores implicados y de la efectiva integración de nuevas tecnologías y capacidades operativas.

SITUACIÓN PARTICULAR DE ESPAÑA EN EL SBW

España, con su estratégica ubicación geográfica, ha jugado un papel clave en la exploración y uso de los océanos. Durante siglos, el Mediterráneo fue la ruta más importante del comercio; el Atlántico, gracias a Colón se abrió a la navegación, y el Índico, con la primera circunnavegación del Elcano y el tornaviaje de Urdaneta, daría lugar a la primera globalización⁴⁰. España se encuentra en un puesto privilegiado para el desarrollo de infraestructuras submarinas críticas: las riquezas de nuestras aguas y la situación geoestratégica a caballo entre dos continentes y dos grandes espacios marítimos, el Mediterráneo y el océano Atlántico, proporcionan una ventaja enorme para el tendido y mantenimiento de cables submarinos.

En un foro sobre "Los fondos marinos, una nueva área de interés y disputa" celebrado por la Armada en 2023, se abordó la importancia estratégica de estos espacios, destacando su vulnerabilidad ante amenazas tecnológicas, legales y geopolíticas. Los participantes subrayaron la necesidad de cooperación internacional para proteger infraestructuras críticas submarinas, especialmente en un contexto donde la dependencia de los fondos marinos ha aumentado significativamente en las últimas décadas⁴¹. La Armada, consciente de estos desafíos, está enfocada

EL POTENCIAL ESPAÑOL EN EL LECHO MARINO ESTÁ EN LOS MONTES SUBMARINOS DE CANARIAS (COSTRAS DE FERRO-MANGANESO RICAS EN COBALTO Y FOSFORITAS) Y COSTAS DE GALICIA (NÓDULOS POLIMETÁLICOS Y TIERRAS RARAS), HUELVA Y CÁDIZ (PLACERES DE TITANIO)

en mejorar la vigilancia del lecho marino y en desarrollar capacidades operativas que permitan una respuesta eficiente ante amenazas⁴². La protección de las infraestructuras críticas submarinas es esencial, ya que más del 95% del tráfico de datos internacional transita por cables submarinos que son vulnerables a daños causados por el hombre.

La situación de España en el lecho marino es crucial debido a su extensa costa, que se extiende a lo largo de 7.905 kilómetros, y a la riqueza de sus recursos submarinos en el millón de kilómetros cuadrados que abarca su Zona Económica Exclusiva. Este potencial se concentra principalmente en los montes submarinos de Canarias, donde se encuentran costras de ferromanganeso ricas en cobalto y fosforitas; en Galicia, con nódulos polimetálicos y tierras raras, y las costas de Huelva y Cádiz, conocidas por sus placeres de titanio. Sin embargo, esta riqueza no se ha traducido en explotación activa debido a la ausencia de una regulación internacional y al compromiso del gobierno español con la protección ambiental. España ha adoptado una postura firme a favor de una moratoria en la minería submarina. Esta posición, compartida con países como Alemania, Francia, Chile y Nueva Zelanda, tiene como objetivo principal garantizar que la explotación de los recursos submarinos no avance sin una base científica sólida ni regulaciones que aseguren la protección del medio marino.

En este contexto, es fundamental que España desarrolle sus capacidades de intervención subacuática, mejorando buques y sistemas submarinos no tripulados para realizar misiones de exploración y vigilancia más efectivas. La formación del personal en nuevas tecnologías y metodologías es igualmente esencial, ya que permitirá una respuesta más eficiente frente a los desafíos actuales del entorno marino.

CONCLUSIONES

La evolución tecnológica está redefiniendo la competencia submarina. Los avances en vehículos submarinos no tripulados, comunicaciones subacuáticas y sistemas de sensores están generando nuevas capacidades, pero también vulnerabilidades. Esta transformación requiere que las potencias marítimas desarrollen estrategias integrales que combinen la protección de infraestructuras críticas, la gestión sostenible de recursos y la cooperación internacional en investigación oceanográfica. El control de los fondos marinos se perfila como un elemento determinante en las relaciones de poder del siglo XXI.

Los nuevos desafíos en la guerra por los fondos marinos están transformando dramáticamente el panorama de la seguridad marítima global. La vulnerabilidad de las infraestructuras submarinas críticas se ha convertido en una preocupación central, especialmente cuando el 95% del tráfico de voz e Internet depende de 300 cables submarinos transoceáni-

cos. Estos cables no solo transportan comunicaciones militares vitales, sino también más de 4 billones de dólares anuales en transacciones financieras, lo que los convierte en objetivos estratégicos de primer orden. La protección de estas infraestructuras se complica por diversos factores.

En cuanto a la minería submarina, existe una creciente tensión entre la explotación y la protección ambiental. La AIFM debe equilibrar intereses contrapuestos, mientras varios países, como España y Francia, promueven la priorización de la investigación científica sobre la explotación comercial inmediata. El debate se ha intensificado con algunos países realizando ya minería submarina dentro de sus aguas.

La firma del reciente tratado de Alta Mar abre las puertas al último receptáculo de la naturaleza, idea de un visionario Julio Verne, que ya en el siglo XIX imaginó un vasto y misterioso océano lleno de recursos por descubrir. Este tratado es de una importancia crucial, ya que establece un marco legal que busca proteger la biodiversidad marina en áreas más allá de la jurisdicción nacional, áreas que históricamente han sido difíciles de regular y proteger.

Por último, la protección del medio ambiente es una prioridad, y la Armada está comprometida con adoptar medidas que aseguren la sostenibilidad en la explotación de recursos, promoviendo prácticas que respeten los ecosistemas marinos y contribuyan a su conservación. ●

NOTAS

- 1 Euronaval 2025, "Seabed warfare – from observation and orientation to decision and action OODA," *YouTube*, 2024, <https://www.youtube.com/watch?v=bytVaYpHGSk>.
- 2 Julio Verne, *20,000 leguas de viaje submarino*, (Madrid: Editorial Austral, 2000).
- 3 Augusto Conte de los Ríos, "Geopolítica de los cables submarinos de comunicaciones: Su importancia para España," *Revista Ejércitos*, 20 febrero 2023, <https://www.revistaejercitos.com/articulos/geopolitica-de-los-cables-submarinos-de-comunicaciones-i-su-importancia-para-espana/>
- 4 Rafael García Pérez, "La seguridad de los cables submarinos," en

- 5 *Seguridad marítima: Una incertidumbre permanente*, coordinado por Fernando Ibáñez Gómez, (Editorial J.M. Bosch, 2024).
- 6 Bryan Clark. "Undersea cables and the future of submarine competition." *Bulletin of the Atomic Scientists*, 72 (2016): 234–237.
- 7 Augusto Conte de los Ríos. "Los Vehículos Submarinos y el Futuro de la Guerra Debajo del Mar." *Revista Ejércitos*, 1 julio 2020. <https://www.revistaejercitos.com/articulos/los-vehiculos-submarinos-y-el-futuro-de-la-guerra-debajo-del-mar/>.
- 8 Ifremer, "Les nodules polymétalliques, des galets de métaux dans les abysses," 2022, <https://www.ifremer.fr/fr/les-nodules-polymetalliques-des-galets-de-metaux-dans-les-abysses>.

- 8 Augusto Conte de los Ríos, "Minería submarina: Nuevo espacio de conflicto," *Revista Ejércitos*, 25 julio 2024, <https://www.revistaejercitos.com/focus/mineria-submarina/>.
- 9 International Seabed Authority (ISA), *Annual Reports of the Secretary-General: Annual Report*, 2024, <https://www.isa.org.jm/secretary-general-annual-report-2024/>.
- 10 Pradeep A. Singh. "The Invocation of the 'Two-Year Rule' at the International Seabed Authority: Legal Consequences and Implications." *The International Journal of Marine and Coastal Law* (2022).
- 11 Esmee Stallard. "Deep-Sea Mining: Norway Approves Controversial Practice." *BBC News*, 9 de enero de 2024. <https://www.bbc.com/news/science-environment-67893808>.
- 12 Maia Davies. "Norway Suspends Controversial Deep-Sea Mining Plan." *BBC News*, 2 diciembre 2024. <https://www.bbc.com/news/articles/c9wj8kr7o>.
- 13 "Exploitation minière sous-marine : l'Autorité internationale des fonds marins sous pression," *RFI*, 1 abril 2023, <https://www.rfi.fr/fr/environnement/20230401-exploitation-mini%C3%A8re-sous-marine-l-autorit%C3%A9-internationale-des-fonds-marins-sous-pression>.
- 14 El primer conflicto que enfrentó a dos marinas con fuerza submarina fue la Guerra Ruso-Japonesa (1904-1905). No obstante, ya durante la Guerra Civil Norteamericana y la Guerra del Pacífico hubo una presencia residual de sumergibles, como el *Hunley* de la Marina Confederada.
- 15 CSBA. *The Emerging Era in Undersea Warfare*. (Washington, D.C.: Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2018). Disponible en: <https://csbaonline.org/uploads/documents/CS-BA6117-New-Era-Undersea-Warfare-Reportweb.pdf>
- 16 Xiao Tianliang, (Ed.) *The Science of Military Strategy*. (National Defense University Press, 2020). Chapter 9 Section 3, "Military Struggle in New Domains: Deep Sea Military conflict", pp. 155-162
- 17 El GUGI controla y opera los submarinos de guerra no convencional de la Flota del Norte. Anteriormente organizada como una brigada, la 29ª División fue elevada a su estatus actual en enero de 2018.
- 18 Alejandro A. Vilches Alarcón, "Submarinos espías: La 29ª Brigada de Submarinos de la Flota del Norte rusa," *Revista Ejércitos*, 4 septiembre 2019, <https://www.revistaejercitos.com/articulos/submarinos-espia-la-29-brigada-de-submarinos-de-la-flota-del-norte-rusa/>.
- 19 Michael Birnbaum. "Russian Submarines Are Prowling Around Vital Undersea Cables. It's Making NATO Nervous." *The Washington Post*, 22 diciembre 2017. <https://www.washingtonpost.com/world/europe/russian-submarines-are-prowling-around-vital-undersea-cables-its-making-nato-nervous/>.
- 20 Augusto Conte de los Ríos, "El lecho marino, nuevo espacio de interés y disputa: Conclusiones del foro sobre la seguridad de los fondos marinos organizado por la Armada," *Revista Ejércitos*, 28 noviembre 2023, <https://www.revistaejercitos.com/focus/seguridad-maritima/el-lecho-marino-nuevo-espacio-de-interes-y-disputa/>.
- 21 NATO. "NATO Officially Launches New NMCSUI." NATO Maritime Command, 28 mayo 2024. <https://mc.nato.int/media-centre/news/2024/nato-officially-launches-new-nmcsui>.
- 22 Elizabeth Gosselin-Malo. "NATO Draws Up Plans for Its Own Fleet of Naval Surveillance Drones." *Defense News*, 3 diciembre 2024. <https://www.defensenews.com/breaking-news/2024/12/03/nato-draws-up-plans-for-its-own-fleet-of-naval-surveillance-drones/>.
- 23 Augusto Conte de los Ríos, "España necesita urgentemente una Estrategia Nacional para drones," *Revista Ejércitos*, 22 abril 2024, <https://www.revistaejercitos.com/opinion/espana-necesita-urgentemente-una-estrategia-nacional-para-drones/>.
- 24 Héctor Salvador Fouz, "Prólogo," en *Seguridad marítima: Una incertidumbre permanente*, coordinado por Fernando Ibáñez Gómez (Editorial J.M. Bosch, 2024).
- 25 Augusto Conte de los Ríos, "Sensores acústicos e Inteligencia Artificial: El futuro de la guerra submarina," *Revista Ejércitos*, 7 febrero 2022, <https://www.revistaejercitos.com/articulos/sensores-acusticos-e-inteligencia-artificial/>.
- 26 MARSEC COE. *Draft Concept for Usage of Maritime Unmanned Systems in Support of Maritime Security Operations*. Marzo, 2024.
- 27 Noelia Arjona Hernández. "La Inmunidad de los Cables Submarinos de Comunicación." En *La Inmunidad Soberana en los Espacios Marinos*, 227-245. (Madrid: Dykinson, 2022).
- 28 T. Treves. "Military Installations, Structures, and Devices on the Seabed." *American Journal of International Law*, Vol. 74 (1980): 808 - 857.
- 29 El tratado busca conservar la biodiversidad marina mediante la creación de áreas protegidas, la evaluación de los impactos ambientales, el acceso a recursos genéticos marinos y la transferencia de tecnología.
- 30 Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. "El Gobierno Remite a las Cortes el Tratado de Alta Mar para su Ratificación." *Hoy, en Consejo de Ministros*, 9 julio 2024. <https://www.miteco.gob.es/es/prensa/ultimas-noticias/2024/julio/el-gobierno-remite-a-las-cortes-el-tratado-de-alta-mar-para-su-r.html>.
- 31 Augusto Conte de los Ríos. "El Tratado de Alta Mar y la Protección de la Biodiversidad Marina." *Global Strategy*, 8 abril 2023. <https://global-strategy.org/el-tratado-de-alta-mar-y-la-proteccion-de-la-biodiversidad-marina/>.
- 32 Noelia Arjona Hernández. "Inmunidad Soberana y Vehículos Marítimos No Tripulados." En *La Inmunidad Soberana en los Espacios Marinos*, 202-225. Madrid: Dykinson, 2022
- 33 Sam LaGrone. "Chinese Seize U.S. Navy Unmanned Vehicle." *US Naval Institute News*, 16 diciembre 2016. <https://news.usni.org/2016/12/16/breaking-chinese-seize-u-s-navy-unmanned-vehicle>.
- 34 "Sea Drones at War: Tactical, Operational and Strategic Analysis of Maritime Uncrewed Systems." *European Security & Defence*, septiembre 2024. <https://euro-sd.com/2024/09/articles/40191/sea-drones-at-war-tactical-operational-and-strategic-analysis-of-maritime-uncrewed-systems/>
- 35 Sean Monaghan, Ole Svendsen, Michael Darrach, y Emily Arnold. "NATO's Role in Protecting Critical Undersea Infrastructure", *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*, 2023. <https://www.csis.org/analysis/natos-role-protecting-critical-undersea-infrastructure>.
- 36 El Centro Marítimo de la OTAN para la Seguridad de Infraestructuras Submarinas Críticas, ubicado en Northwood (Reino Unido), alcanzó su capacidad operativa inicial en mayo de 2024, marcando un hito significativo. Este centro cuenta con la participación de Dinamarca, Alemania, Noruega, Polonia, Turquía, Reino Unido y Estados Unidos, con Grecia, Portugal y Suecia planeando sumarse próximamente.
- 37 La estrategia integral de la OTAN aborda las amenazas submarinas actuales, especialmente tras incidentes como el del Nord Stream, combinando capacidades tradicionales con innovaciones tecnológicas para proteger infraestructuras críticas.
- 38 Jean Soubrier, "Les fonds océaniques, un espace stratégique pour les armées françaises," *Revue Défense Nationale*, N° Hors-série (HS4), 2021, 125-138.
- 39 Ministère des Armées. *Fonds marins : pour la Marine, le défi des 6000 mètres*. 2023. <https://www.defense.gouv.fr/actualites/fonds-marins-marine-defi-6-000-metres>
- 40 Serge Gruzinski. "La vuelta al mundo y los inicios de la mundialización ibérica." En *Congreso Internacional de Historia "Primus circumdedisti me"*, Valladolid, 20-22 marzo 2018. V Centenario de la primera vuelta al mundo.
- 41 Augusto Conte de los Ríos, "El lecho marino, nuevo espacio de interés y disputa: Conclusiones del foro sobre la seguridad de los fondos marinos organizado por la Armada," *Revista Ejércitos*, 28 noviembre 2023, <https://www.revistaejercitos.com/focus/seguridad-maritima/el-lecho-marino-nuevo-espacio-de-interes-y-disputa/>.
- 42 Augusto Conte de los Ríos, "Los sistemas marítimos no tripulados en España," *Revista Ejércitos*, 14 noviembre 2024, <https://www.revistaejercitos.com/opinion/los-sistemas-maritimos-no-tripulados-en-espana/>.

España y su vocación marítima. De la construcción naval a la náutica de recreo

CHRISTIAN D. VILLANUEVA LÓPEZ

Fundador y director de "Ejércitos. Revista Digital sobre Defensa, Armamento y Fuerzas Armadas"

INTRODUCCIÓN

España ha sido, desde el momento en el que se unieron las coronas de Castilla y Aragón, un actor naval de primer orden, consecuencia lógica de su posición geográfica y de su configuración peninsular. Con notables altibajos desde el siglo XV, ha logrado mantenerse siempre entre las principales potencias navales del Orbe, tanto en términos militares como civiles, un extremo extensible también a la construcción naval. En las últimas décadas, no obstante, ha padecido con dureza los efectos de la reconversión industrial provocada por la competencia asiática, de la falta de una estrategia clara tanto para la construcción naval civil como para la militar o del recurso de los armadores españoles a las banderas de conveniencia, entre otros problemas. Así, a pesar de que sucesivos gobiernos han intentado tomar medidas paliativas, el país se ha ido alejando progresivamente de un mar que es fuente de riqueza –tanto por la pesca como por el comercio o los recursos bajo el lecho marino o las renovables– del que depende nuestra seguridad en mayor medida que nunca.

ESPAÑA Y LA MAR: UNA HISTORIA DE AMOR Y DE OLVIDO

No es ningún secreto que España fue, por varios siglos, una potencia naval de primer orden. Durante mucho tiempo, incluso, la primera potencia naval, ostentando de forma indiscutida su poder a lo largo y ancho del Orbe –a pesar de varapalos como los sufridos por la Gran Armada en 1588– al menos hasta mediados del siglo XVII. Es más, lejos de caer abruptamente en cuanto a capacidades, las armas navales resurgieron con fuerza con la llegada de los borbones al poder tras la guerra de Sucesión española¹. Alcanzar esta posición, sin embargo, no fue fruto de la casualidad.

Por el contrario, durante el tiempo en el que duró este esplendor, a pesar de las derrotas periódicas, la acción de piratas y corsarios, las crisis presupuestarias y demás azares, se mantuvo una importante capacidad constructiva y cierta superioridad tecnológica consecuencia de los avances en la navegación, en las ciencias y en la construcción naval experimentados en la Península ibérica durante los siglos XVI y XVII². Además, el naval no dejó en

SUMARIO

INTRODUCCIÓN

P. 36

ESPAÑA Y LA MAR: UNA HISTORIA DE AMOR Y DE OLVIDO

P. 36

EL CREPÚSCULO DE LOS DIOSES

P. 37

BUSCANDO UN LUGAR BAJO EL SOL

P. 38

LOS DESAFÍOS PRESENTES Y FUTUROS

P. 40

CONCLUSIONES

P. 42

ningún momento de constituirse como uno de los sectores clave de la economía hispana, incluyendo actividades como la pesca o todas las relacionadas con el armamento de buques, tanto civiles como militares. Además, durante este largo periodo, y hasta que la catástrofe de 1898 evidenció lo contrario, los buques de factura española estuvieron por lo general muy bien considerados entre sus rivales, tanto en el caso de los galeones como, posteriormente, de los navíos de línea.

Pasado el trago de 1898 y su larga resaca, que se extendió durante las décadas siguientes a pesar de la aprobación del plan naval Maura-Ferrándiz de 1908³, España no volvió a despuntar realmente en el apartado naval hasta la segunda mitad del siglo XX, de forma que en 1964 nuestro país volvía a situarse octava potencia mundial en términos de construcción naval, con un 2,78% de los pedidos. Un porcentaje que creció hasta el 6,7% en 1971, elevándonos a la cuarta posición a nivel global, solo por detrás de Japón, Suecia y Alemania⁴. Fue un tiempo en el que, a la par de la construcción naval civil se desarrolló en gran medida la militar,

coto de la Empresa Nacional Bazán, beneficiada por los acuerdos logrados con Estados Unidos en los años 50, todo lo cual permitió a sus ingenieros acceder a conocimientos, planos y tecnologías que el país no podría haber desarrollado por sí mismo. También se hizo lo propio de la mano de Francia, especialmente en el ámbito submarino, hasta el punto de llegar a considerar durante los años 80 la posibilidad de construir un submarino de combate de propulsión nuclear en el país⁵. Sea como fuere, desde los setenta se inició un notable auge que fue *in crescendo* durante las décadas siguientes, hasta llegar a su cénit en el cambio de siglo.

Desgraciadamente, el ímpetu y las inercias generadas en dicha época se ha agotado ya en buena medida, a la espera de que las decisiones que se tomen hoy puedan revertir la tendencia de cara al futuro. Lo relevante, más allá de lo inmediato, son aquí las tendencias y las lecciones de la historia, pues a lo largo de su dilatada historia, España ha dado la espalda al mar en varias ocasiones, como hiciera durante la segunda mitad del siglo XIX y en buena medida también en la segunda del siglo XX y siempre con malos resultados. Es más, cada vez que el país ha descuidado los elementos del poder naval clásico (es decir, los señalados por Mahan, caso de la demografía, el carácter nacional y las políticas públicas⁶), el efecto ha terminado por dejarse notar en términos de poder relativo dentro del sistema internacional, relegando a nuestro país a posiciones secundarias, como en las épocas citadas. Una lección que no debe perderse de vista en un momento en el que España depende del mar tanto o más que nunca⁷.

EL CREPÚSCULO DE LOS DIOS: LAS FLOTAS PESQUERA Y MERCANTE Y LA CONSTRUCCIÓN VAVAL EN ESPAÑA. 1980-2000

Los años 80, para quienes procedemos de zonas portuarias y



Construcción del programa de submarinos S-80, en Cartagena [Navantia]

tenemos la edad suficiente, fueron años de dificultades sin fin. Una época en muchos sentidos otoñal, en la que asistimos de primera mano al colapso de un sector como el de la pesca de altura. Por poner solo un ejemplo, en Pasajes se pasaron de descargar 107.964,5 toneladas de bacalao en sus distintos formatos en 1967 a apenas 22.550,8 en 1982. El número de empresas más o menos en el mismo periodo se redujo desde las 121 de 1968 a las 40 de 1983⁸. Una situación que no dejaría de empeorar en los años siguientes y que fue radicalmente diferente a la vivida por ejemplo en los 50, cuando la progresiva introducción de buques congeladores permitió a los armadores vascos, que ya dominaban la pesca del bonito en fresco, lanzarse a por los túnidos tropicales, al igual que hizo posible maximizar las posibilidades de la propia flota bacaladera.

Por explicarlo de forma muy gráfica, una tormenta perfecta se abatió sobre los pescadores y armadores españoles, debido a la sobreexplotación de los caladeros, los cambios en la legislación internacional que llevaron a la extensión generalizada de las zonas económicas exclusivas hasta las 200 millas de la línea de costa –algo que España comprobaría a mediados de los 90 de la peor de las maneras con la conocida ‘guerra del fletán’– y, también, a la

ESPAÑA HA DADO LA ESPALDA AL MAR EN VARIAS OCASIONES Y SIEMPRE CON MALOS RESULTADOS, RELEGÁNDOLE A POSICIONES SECUNDARIAS DENTRO DEL SISTEMA INTERNACIONAL

necesidad de acometer fuertes inversiones para renovar una flota envejecida, en un momento en el que los incentivos eran menores y la automatización y perfeccionamiento de los buques permitía lograr capturas significativas con menos unidades y personal⁹.

La situación de la marina mercante no evolucionó de manera muy diferente. De esta forma, si en 1964 el transporte marítimo suponía alrededor del 1% del PIB español, para 1979 este porcentaje se redujo al 0,44 afectado por un número de circunstancias entre las que cabe citar: 1) la desregulación del sector, acelerada con la entrada en la Comunidad Económica Europea (si bien los astilleros continuaron estando protegidos); 2) la crisis de costes de las navieras españolas, cuyas partidas destinadas a salarios aumentaron en gran medida mientras se desplomaban los ingresos debido a la competencia internacional; 3) las erróneas medidas tomadas por el Estado, como las ayudas fiscales y crediticias a las navieras que contrataran nuevo tonelaje y que provocaron una sobrecapacidad importante y, por último; 4) la progresiva difusión de los contenedores navales que facilitaban la mecanización de los puertos disminuyendo la necesidad de mano de obra o el tiempo que cada buque necesitaba para cargar o descargar. No es de extrañar que la participación de la

NI EL DECLIVE RELATIVO DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL CIVIL NI EL DEL SECTOR PESQUERO EN ESPAÑA, A PESAR DE SU GRAVEDAD, CULMINARON CON SU DESAPARICIÓN. HA HABIDO UNA CONSOLIDACIÓN DE EMPRESAS PRIVADAS DE PEQUEÑO Y MEDIANO TAMAÑO

flota mercante española en el comercio exterior del país pasara desde su punto álgido¹⁰ en 1976, cuando movía alrededor del 70% de las mercancías que entraban o salían de España a poco más del 20% en 1990¹¹. En paralelo, el número de toneladas de registro bruto de la flota mercante de transporte pasó de alrededor de 7 millones en 1980 a poco más de 1 millón en 1995, dato suficientemente significativo¹².

La situación de la construcción naval civil, a pesar de las ayudas públicas, tampoco evolucionó de manera mucho más favorable. El efecto de la crisis del petróleo de 1973 se dejó sentir, aunque pudo ser paliado. Sin embargo, el sector no pudo hacer frente con la misma solvencia a una nueva subida en los precios del crudo en 1979 que “terminó por destruir la estrategia productiva del naval español y prolongar su crisis durante más de tres lustros” en un momento en el que sobre el sector pesaban el “exceso de capacidad productiva, la debilidad de las tasas de productividad y las insuficiencias tecnológicas”¹³, y sin que los sucesivos planes de reconversión pudiesen revertir la tendencia hacia la destrucción de empleo y el cierre de instalaciones. España, a pesar de ciertos repuntes en las décadas siguientes, nunca volvería a ostentar la posición que llegó a alcanzar a principios de los 70, cuando era el cuarto constructor global por tonelaje, con un 6,7% del total mundial.

De hecho, por el camino se vivieron momentos especialmente complicados, derivados de los intentos de los sucesivos gobiernos por salvar la construcción naval civil mediante los subsidios y a través de la intervención de la SEPI, recurriendo a su unificación durante el cambio de siglo bajo la nueva empresa estatal IZAR, previo saneamiento vía inyección de 60 millones de euros, algo que no gustó en Bruselas y que está en el origen de las posteriores sanciones, las cuales terminaron de poner en jaque al sec-



Mapa de distribución de astilleros y otras instalaciones de Navantia

tor, provocando la escisión de la actual Navantia de la citada IZAR, con el objeto de salvar al menos el núcleo de la construcción naval militar, dado su carácter estratégico para el país¹⁴. Incluso la ‘otra’ construcción naval civil, la que se refiere a los pequeños productores, aquellos especializados en náutica de recreo, sufrió una evolución pareja a la de los grandes, con la progresiva desaparición de algunas de las empresas más ilustres, como Furia Yacht o Monotipo S.A. en los 90.

Únicamente la construcción naval militar pareció seguir –fruto entre otros del contexto geopolítico propio del final de la Guerra Fría y de la decisión de entrar en la OTAN– un camino completamente contrario durante los años 70 y 80, periodo en el que logró alcanzar nuevas alturas, comenzando a descollar como potencia exportadora de buques militares. Buena prueba de ello lo constituye la producción de los buques de la clase João Coutinho o los cuatro de la clase Baptista de Andrade para Portugal, los patrulleros oceánicos de la clase Uribe para México o los cinco de la clase Halcón para Argentina. Además, por las mismas fechas comenzaría un ciclo de modernización por parte de la Armada que llevó a Navantia a diseñar en algunos casos y a construir en todos ellos hasta: 6 fragatas clase Santa María (F-80),

basadas en la clase Oliver Hazard Perry de la US Navy; 4 submarinos clase Galerna (S-70) basados en la clase Agosta de la Marine Nationale; diseñar con base en planos estadounidenses y construir el portaaviones R-11 ‘Príncipe de Asturias’; convertirse en el primero en exportar un portaaviones de nueva construcción con el ‘Chakri Naruebet’; alumbrar junto a los Países Bajos los buques de asalto anfibio de la clase Galicia y el buque de aprovisionamiento de combate (BAC) ‘Patiño’; integrar el sistema de combate AEGIS y el radar AN/SPY-1D en las fragatas F-100; y a culminar el diseño de los cazaminas con casco de fibra de la clase Segura. Además, se continuaría exportando con las fragatas F-310 para Noruega o los submarinos Scorpène –de la mano de la francesa DCNS con destino a Malasia.

BUSCANDO UN LUGAR BAJO EL SOL: ESPAÑA Y EL MAR A PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI

Ni el declive relativo de la construcción naval civil ni el del sector pesquero en España, a pesar de su gravedad, culminaron con la desaparición de ninguno de ellos, como tampoco el progresivo deterioro de las cuentas o las ventas al exterior de Navantia han provocado el cierre de la empresa pública. Por el contrario, hemos asistido por ejemplo a cierta con-

solidación de la construcción naval civil, aunque a una escala menor, basada ahora en empresas privadas de pequeño y mediano tamaño y una fuerte apuesta por el valor añadido y la especialización en la fabricación de buques destinados a cometidos como la investigación, la patrulla o la búsqueda y rescate, entre otros. Este es el caso, por ejemplo, de empresas como Astilleros Murueta, Astilleros Zamakona o Astilleros Balenciaga en el País Vasco, todas las cuales han logrado sobrevivir a la crisis del sector gracias a la especialización, lo mismo que ocurre con las gallegas Freire y Armón o con la asturiana Gondán.

De esta forma, el peso del sector en relación con el total mundial se ha estabilizado en los últimos años y, si bien es totalmente descartable que se vuelva a la situación de mediados del siglo pasado, se conserva un núcleo de capacidades notable, siendo además las perspectivas halagüeñas¹⁵. De hecho, España se situó en 2022 como líder mundial en cuanto a construcción de buques pesqueros, siendo además la segunda potencia en cuanto a buques oceanográficos. Lo que es más importante, a pesar de la crisis provocada por la pandemia de COVID-19 y sus efectos sobre el tráfico marítimo, entre ese año y 2022 el sector de la construcción naval aumentó su contratación en un 45%, construyéndose en ese periodo 36 barcos. Todo ello frente a una tendencia global totalmente inversa, ya que el sector se contrajo a ritmo de dos dígitos en ese periodo¹⁶.

En cuanto a la construcción militar, la de bandera –la actual Navantia– ha sufrido distintos contratimientos desde finales del siglo pasado, en buena medida consecuencia de los bandazos de los sucesivos gobiernos en relación con su orientación exterior, lo que ha condicionado la capacidad de prestar apoyo político a las ventas en el exterior, elemento clave cuando hablamos del sector de la defensa¹⁷. No obstante, y pese a que en los últimos



Astilleros Fene en la ría de El Ferrol [Navantia]

NAVANTIA HA SUFRIDO IMPORTANTES CONTRATIENTOS, PERO SU FUTURO PARECE ASEGURADO Y ADEMÁS, POR EL MOMENTO, COMO ENTIDAD INDEPENDIENTE

años la empresa pública ha acumulado sucesivos ejercicios con pérdidas¹⁸ y a que ha sufrido importantes contratimientos, su futuro parece asegurado y además, por el momento, como entidad independiente. Así al menos lo auguran los contratos logrados para construir las nuevas fragatas F-110, los nuevos buques de investigación oceanográfica, el BAM-IS o las corbetas Avante 2200 para Arabia Saudita entre otros. Es más, la empresa ha conseguido en los últimos años consolidar no solo su negocio de construcción sino también el de reparación, al tiempo que penetraba en el sector de las renovables consiguiendo una cartera de pedidos de casi 450 millones de euros para Navantia Seaenergies¹⁹. Además, en los últimos tiempos ha consolidado su relación con Turquía²⁰, ha seguido consolidando sus filiales en Australia o Arabia Saudita y todo ello a la vez que ha explorado opciones de adquisición en el Reino Unido, en donde se ha hecho con los astilleros Harland & Wolff²¹.

En términos más amplios, los últimos años han visto cómo en España se daban distintos pasos destinados a recuperar ‘lo naval’. Así, por un lado, existe desde 2019 –como parte del Marco Estratégico de la Industria– una Agenda Sectorial de la Industria Naval elaborada por el Ministerio de Industria y Turismo, por más que se trate en realidad más de

un documento de presentación del sector que de un verdadero plan estratégico. En este sentido, aporta algunas de las principales métricas del sector, habla sobre los vectores de competitividad o las características del sector de la construcción naval en términos muy genéricos y ofrece un breve resumen de los retos a los que este se enfrenta, sin proponer un plan de acción concreto²².

Por otro lado, y como parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se cuenta desde el 15 de marzo de 2022 con un PERTE naval cuyos objetivos consisten en: 1) mantener la aportación de este sector a la autonomía estratégica industrial; 2) diversificar la actividad hacia las energías renovables marinas; 3) digitalizar la cadena de valor; 4) incrementar la sostenibilidad medioambiental; y 5) mejorar la formación y capacitación de los empleados²³. Para ello, se ha previsto una inversión de 1.460 millones de euros de los que hasta 310 serán a costa del erario público mientras que 1.150 millones procederán de la inversión privada. Se espera que gracias al mismo se logre incrementar la competitividad del sector en un 15%, alcanzando además una tasa de crecimiento anual del 9%.

Así, de cara a su implementación, se contempla canalizar la citada inversión a través de cuatro ejes: 1) tecnologías de nuevas plataformas y arquitecturas;



Barcos pesqueros en la ría de Vigo [Instituto Geográfico Nacional]

2) búsqueda y desarrollo de nuevos sistemas de propulsión eléctrica navales alimentados con fuentes de energía de carácter renovable; 3) desarrollos para nuevos vehículos marinos, tripulados y no tripulados tanto en superficie como submarinos; y 4) tecnologías para el desarrollo de equipamientos y sistemas automatizados para la optimización de operaciones de trasvase de mercancías. Por último, además del PERTE naval también afecta al sector el PERTE agroalimentario, que contempla en su convocatoria de 2024 hasta 20 millones de euros en ayudas a la recuperación económica y la modernización del sector pesquero y acuícola en España, con un enfoque en la sostenibilidad y la eficiencia industrial²⁴.

Además de lo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante preparó en 2024 un informe sobre la “Estrategia Marítima de España 2024-2050”, hecho público poco después de que el Consejo de Seguridad Nacional aprobase la “Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024”, publicada en el BOE del 27 de mayo de 2024²⁵. Es decir, que existe cierta

ESPAÑA DEBE PROFUNDIZAR EN SU RELACIÓN CON EL MAR SI PRETENDE SEGUIR SIENDO UNA POTENCIA, AL MENOS EN SU ENTORNO, LO QUE OBLIGA A UNA APROXIMACIÓN HOLÍSTICA

conciencia entre la clase política acerca de la importancia del mar, aunque esta parece ser desigual, como ocurre con el sector de la acuicultura. Para este último se aprobó un “Plan Estratégico Plurianual 2014-2020” que, no obstante, no ha tenido continuidad directa²⁶, si bien existen una serie de principios orientadores para el periodo 2021-2030 que forman además parte de la Contribución de España a las Directrices Estratégicas para una Acuicultura de la UE más Sostenible y Competitiva 2021-2030 (EsAcui 21-30)²⁷. Además, tampoco se debe olvidar que, a pesar de las competencias nacionales, el apartado marítimo y lo que en él ocurre está en buena medida afectado por decisiones tomadas en Bruselas. Tampoco que las Comunidades Autónomas también ostentan competencias que han sido progresivamente transferidas, lo que las habilita para lanzar sus propios planes como ocurre en el caso de la Comunidad Autónoma Vasca y el “Plan Estratégico de Pesca y Acuicultura EUSKADI 2020”²⁸, el “Plan de Competitividad y Sostenibilidad del Marisqueo en Gali-

cia 2024-2025”²⁹. Planes que, por cierto, hasta ahora estaban contemplados dentro del “Documento de Planificaciones Estratégicas Autonómicas”³⁰ el cual, a su vez, era parte del “Plan Estratégico Plurianual 2014-2020”.

LOS DESAFÍOS PRESENTES Y FUTUROS: DE LA DRÓNICA A LA PESCA SOSTENIBLE Y DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL CIVIL A LA NÁUTICA DE RECREO

A pesar de los pasos dados, España debe profundizar en su relación con el mar si pretende seguir siendo una potencia, al menos en su entorno; objetivo que obliga a una aproximación holística. No se trata, mediado el siglo XXI, de quedarse en parámetros como algunos de los que hemos ido compartiendo, caso del tonelaje botado o de las capturas totales. La mar es, por más que nos pese, todo lo contrario al “ámbito exacto” del que hablaba hace casi un siglo el poeta Pedro Salinas³¹. De hecho, se parece mucho más a cómo el historiador Fernand Braudel nos dibujaba un Mediterráneo que iba mucho más allá de las líneas de costa, extendiéndose muy hacia el interior de los países que bañaba e incluso llevando su influencia hasta muchos otros que ni siquiera habían visto nunca sus impredecibles aguas³². Es más, esto, que quizá a mediados de siglo, cuando el autor francés escribió su obra cumbre, no era tan evidente, se ha dejado sentir desde entonces con una fuerza arrolladora.

No hay más que pensar en la importancia de los cables submarinos³³, tanto de comunicaciones como eléctricos, sin los cuales la economía de buena parte de Europa (y del resto del planeta) no podría funcionar. Lo mismo que ocurre con los ductos submarinos, que conducen hidrocarburos de un país a otro y que son vitales para la actividad económica del mismo modo que el transporte por barco. Igualmente, de unos años a esta parte se ha multiplicado el número de parques eólicos marinos, con muchos de los

mayores del globo situados frente a las costas europeas³⁴. Por otra parte, no conviene olvidar que, dado el agotamiento de los caladeros, la acuicultura se ha convertido en una opción en auge para muchos países costeros, lo que implica efectos sobre el entorno, pero también ciertas vulnerabilidades. La mar, además, es también fuente de riqueza, como lo ha sido siempre tanto por el comercio como por el turismo, otra actividad económica muy relevante y más para nuestro país. De hecho, en relación con esto, aunque España no dispone de puertos capaces de mover el volumen de mercancías que entran y salen de los Países Bajos por Róterdam, ni por Hamburgo en el caso de Alemania, no solo contamos con algunos importantes (Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena y Bilbao³⁵) en términos de mercancías, sino que otros como el de Barcelona o el de Palma de Mallorca figuran entre los principales del continente por número de cruceristas³⁶.

Dicho lo anterior, cabe también considerar que una relación holística no lo sería verdaderamente si además de considerar todos los sectores, no lo hiciese también con los factores que influyen en la evolución de los mismos, con la vista puesta en la tecnología futura. Así, en el caso del sector naval es obligado prestar una atención especial a la automatización, ya que buena parte de los buques que se construyan en los años venideros verán sus tripulaciones reducidas, recurriendo a elementos como los 'gemelos digitales' y al mantenimiento predictivo ahorrando costes y mejorando la gestión de las flotas. Del mismo modo, muchos de los trabajos que ahora se realizan desde embarcaciones tripuladas serán llevados a cabo casi exclusivamente por máquinas, como ocurre con la inspección de los aerogeneradores o el control de las plataformas navales.

Por supuesto, este desarrollo requerirá de otros paralelos que irán desde las comunicaciones hasta



Salón náutico de Valencia

el empleo de nuevos materiales y métodos de fabricación (como la impresión 3D). En resumen, para que España pueda volver a mirar al mar con todas las de la ley no solo deberán darse pasos destinados a consolidar o proteger lo existente, entendido como los sectores tradicionales, sino que habrá de darse otros con el objetivo de explorar y en su caso favorecer la creación de otros nuevos. Todo ello necesitará, además, del concurso de todas las fuerzas disponibles, incluyendo las empresas, sí, pero también los organismos públicos, la Universidad, los centros de investigación, etc.

Antes de finalizar, es obligado hacer al menos una mención a la náutica deportiva. España es, por la longitud de sus costas y por su clima benigno, un país muy propicio a la navegación, de ahí que sea el destino elegido por numerosos armadores privados y por empresas de chárter. Además, el propio país ha visto cómo con el paso del tiempo el sector ha despuntado, siendo cada vez más los ciudadanos que adquieren, comparten o alquilan veleros o embarcaciones a motor con las que disfrutar de su tiempo libre o competir en regatas; incluso vivir. Sin embargo, dado que en España no existe una Dirección General dedicada a este particular, sino que la náutica recreativa es competencia de la Dirección

General de la Marina Mercante, las exigencias que los armadores privados deben cumplir están absolutamente alejadas de la realidad de muchos otros países de nuestro entorno.

Estos, como ocurre en el caso de Bélgica o Polonia, a pesar de que son considerados por nuestra Administración como 'laxos' por la libertad que conceden a los armadores a la hora de equipar sus embarcaciones o la ausencia de trabas administrativas a la adquisición –o incluso a la construcción artesanal en el caso polaco–, han conseguido que un número creciente de armadores españoles enarbole sus pabellones, buscando liberarse de las trabas legales y del sobrecoste económico que implica la legislación española. Dicho lo cual, si España pretende que sus gentes vivan de cara al mar y no de espaldas a él, quizá sería necesario meditar profundamente sobre la realidad de un sector que genera miles de millones de euros al año, pero del que España apenas se beneficia salvo como destino o punto de paso, siendo prácticamente nulas, por ejemplo, las empresas nacionales dedicadas a la construcción de embarcaciones de recreo en oposición al boyante mercado francés, el alemán o, cada vez más, el polaco.

Más allá de todo lo anterior, relanzar la relación de España con el

**ESPAÑA
ES, POR LA
LONGITUD DE
SUS COSTAS
Y SU CLIMA
BENIGNO,
UN PAÍS MUY
PROPICIO A
LA NÁUTICA
DEPORTIVA,
DE AHÍ
QUE SEA EL
DESTINO
ELEGIDO POR
NUMEROSOS
ARMADORES
PRIVADOS Y
EMPRESAS DE
CHÁRTER**

mar pasará por concienciar a las generaciones presentes y futuras sobre la dependencia que España tiene respecto de este en todos los sentidos. Un objetivo que supera con creces las visiones un tanto ingenuas y simplistas que se ofrecen en los temarios educativos. De hecho, se necesita una estrategia que esté por encima de la actual “Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024”³⁷ y que contemple aspectos distintos de los securitarios, o más exactamente, una aproximación complementaria a la seguridad, destinada a favorecer el crecimiento de todas aquellas actividades económicas relacionadas con el mar y a hacerlo además de forma sostenible, de tal modo que el crecimiento a corto plazo no afecte al que se consiga a medio y largo plazo. Un esfuerzo que necesitaría de la participación no solo de la Dirección de Seguridad Nacional o de los Ministerios de Interior y Defensa, sino también de los de Ciencia, Innovación y Universidades, Industria y Turismo y el de Transportes y Movilidad Sostenible, pero también acuerdos de carácter nacional y a largo plazo, algo que el actual clima político dificulta sobremanera. En definitiva, de hacer de “la mar”, una política de Estado lo más omnicompreensiva posible y, también, en la medida de las posibilidades, inmune a los vaivenes políticos.

CONCLUSIONES

España, por su posición geográfica y por su particular configuración peninsular es un país que no puede ni debe vivir de espaldas al mar. La existencia de importantes rutas marítimas que cruzan sus aguas de responsabilidad, el hecho de controlar dos archipiélagos y distintos enclaves en la costa norteafricana, la importancia creciente de los cables de comunicaciones submarinos, el turismo, las riquezas que esconden el subsuelo marítimo, la relevancia todavía hoy del sector de la pesca o el papel que el mar tiene en relación con las energías renovables son tan solo algunos de los elementos que obligan a mirar hacia él, fuente a la vez de riqueza y de seguridad.

A pesar de este imperativo estratégico, nuestro país no siempre ha vivido volcado hacia el mar, sino que durante distintos periodos los problemas propios de la política interna, la debilidad económica o la incapacidad de responder en tiempo y forma a los avances técnicos o a la competencia (en muchos casos desleal) por parte de otras naciones ha provocado un relativo abandono de ‘lo naval’. Abandono que siempre ha tenido consecuencias mucho más allá de los sectores directamente implicados, como el pesquero o el de la construcción naval, hasta

**ESPAÑA
DEBERÁ
ADEMÁS
PROFUNDIZAR
EN NUEVOS
SECTORES
COMO EL
DE LAS
RENOVABLES
MARÍTIMAS,
LA MINERÍA
SUBMARINA
O LA
ACUICULTURA**

minar la posición internacional española o sus posibilidades de crecimiento.

En la actualidad, superado lo peor del declive de sectores como el de la construcción naval o el pesquero, España vuelve a mirar tímidamente al mar con iniciativas como el PERTE naval o la reciente aprobación de la “Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024”. Es, sin embargo, un esfuerzo incompleto que necesitará de futuras acotaciones y complementos si se pretende competir con garantías en un mundo en cambio acelerado, en el que el mar ofrece algunas de las mejores oportunidades de crecimiento o creación de empleo. Así, se deberá por una parte profundizar en nuevos sectores como el de las renovables marítimas, la minería submarina o la acuicultura, al tiempo que se facilitan las cosas de cara a desarrollar todo el potencial de otros como el de la náutica de recreo y todo ello mientras se pone el acento en la innovación y la adopción de nuevas tecnologías.

Pese a todo, cualquier esfuerzo seguirá estando incompleto si los trabajos no se comienzan por la base, es decir, por fomentar desde las escuelas y los institutos la relación de los españoles con el mar, concienciando a las futuras generaciones de su importancia para nuestro país ●

NOTAS

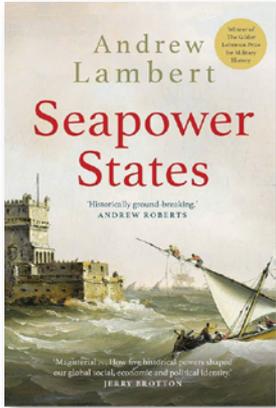
- 1 Eduard Jiménez Virgili. “La apuesta de los Borbones por el mar; la regeneración de la flota militar española (1704:1756) y el recurso de las maderas”. En *América y el mar*, editado por María del Mar Barrientos Márquez y Alberto J. Gullón Abao, (Cádiz: Editorial UCA, 2019), 55-70.
- 2 Daniel Miguel Nieva Sanz. “Panorama naval ibérico en los siglos XVI y XVII: desarrollo, innovaciones y guerra naval”. *Revista Historia Autónoma*, n.º 15 (2019): 71-91.
- 3 Santiago Acosta Ortega. “El renacimiento de la Armada tras el

desastre del 98”. *Revista de Historia Naval*, septiembre de 2023, 9-36. <https://doi.org/10.55553/603sjsj16101>

- 4 Christian D. Villanueva-López. “Luces y sombras de la industria naval militar en España”. En *Seguridad Marítima: Una Incertidumbre Permanente*, editado por Fernando Ibáñez, 1º., 139-71. (Barcelona: J. M. Bosch, 2024).
- 5 Christian D. Villanueva-López. *El programa S-80: dos décadas luchando por mantenerse a flote*. Investigación y debate 416. Madrid: Catarata, 2023.

- 5 Josep Baqués Quesada. "Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial". *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, n.º 11 (14 de noviembre de 2018). <https://revista.ieee.es/article/view/166>
- 7 Alfred T. Mahan. *La influencia del poder naval en la historia: 1660-1789*. 1ª. (Madrid: Ministerio de Defensa, 2007).
- 8 María Teresa Tolosa Bernárdez. "La crisis pesquera del puerto de Pasajes". *Lurralde: investigación y espacio*, n.º 7 (1984): 267-85.
- 9 Samuel Jesús Juárez Casado. "La pesca en España: Cambios en los últimos años y perspectivas". *Papeles de Economía Española*, n.º 71 (1997): 2-13.
- 10 En este caso, en referencia a la segunda mitad del s. XX, ya que durante la primera mitad los datos llegaron a ser muy superiores en algunos momentos.
- 11 Jesús M. Valdalisio Gago. "Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX". *Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, n.º 1 (2001): 55-79.
- 12 Gonzalo Sirvent Zaragoza. "La Flota Mercante española". *Cuadernos de Estrategia*, n.º 88 (1997): 115-68.
- 13 José Gómez Alén. "La construcción naval en España, 1950-2019: una introducción general y notas sobre los sistemas constructivos en NAVANTIA/Ferrol". *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*, n.º 12 (1 de diciembre de 2019): 63-98.
- 14 Christian D. Villanueva-López. *El programa S-80: dos décadas luchando por mantenerse a flote*. Investigación y debate 416. (Madrid: Catarata, 2023).
- 15 Industrias Pesqueras. "SMM 2022: Radiografía a la industria naval global en 10 puntos", 6 septiembre de 2022. <https://industrias-pesqueras.com/noticia-72017-sec-Naval>
- 16 Andrea Estévez. "La construcción naval en España crece aupada por el sector en Vigo". *Atlántico*, 8 noviembre 2023. <https://www.atlantico.net/articulo/economia/construccion-naval-espana-crece-aupada-sector-vigo/202311080130261006912.html>
- 17 No hay que olvidar que en un plazo relativamente breve se pasó del europeísmo al final de la época de Felipe González a un carácter proatlantista y vez más cercano a Estados Unidos durante las dos legislaturas de José María Aznar para posteriormente retornar a otro europeísmo mucho más simplón y por motivos en ocasiones espurios (en lugar de como consecuencia de un análisis serio de la situación internacional y los intereses patrios) en tiempos de Zapatero. Desde entonces, y a pesar de las diferencias sustanciales entre las administraciones de Rajoy y Sánchez, se ha optado por retornar a cierto equilibrio entre las preferencias proeuropeas y la necesidad de mantener una buena relación con los Estados Unidos.
- 18 Christian D. Villanueva-López. "Luces y sombras de la industria naval militar en España". En *Seguridad marítima: una incertidumbre permanente*, editado por Fernando Ibáñez, 1ª., 139-71. (Barcelona: J. M. Bosch, 2024).
- 19 Sociedad Española de Participaciones Industriales. "NAVANTIA cierra 2023 con aumento de ingresos y contratación: la cartera de pedidos asciende a 8.214 millones". *SEPI*, 12 julio 2024. <https://sepi.es/es/sala-de-prensa/noticias/navantia-cierra-2023-con-aumento-de-ingresos-y-contratacion-la-cartera-de>
- 20 Guillem Colom-Piella. "Turkiye's Defence-industrial Relationships with Other European States". En *IISS*, 2024. <https://www.iiss.org/sv/research-paper/2024/09/turkiyes-defence-industrial-relationships-with-other-european-states/>
- 21 Javier Rodríguez. "Navantia podría comprar el astillero inglés Harland & Wolff, famoso por construir el "Titanic"". *La Voz de Cádiz*, 14 octubre 2024. <https://www.lavozdigital.es/provincia/navantia-comprar-harland-wolff-famosa-propietaria-astillero-20241014184726-ntv.html>
- 22 Ministerio de Industria y Turismo. «Agenda Sectorial de la Industria Naval». Madrid, 2019. <https://industria.gob.es/es-es/Servicios/AgendasSectoriales/Agenda%20sectorial%20de%20la%20industria%20naval/agenda-sectorial-industria-naval.pdf>
- 23 Gobierno de España. "PERTE para la Industria Naval". Resumen Ejecutivo. Madrid, 2022. <https://www.mintur.gob.es/es-es/gabineteprensa/notasprensa/2022/documents/2022%2003%2015%20resumen%20ejecutivo%20perte%20naval.pdf>
- 24 Gobierno de España. "Conoce las ayudas a la industria pesquera y acuícola del Plan de Recuperación", 13 de septiembre de 2024. <https://planderecuperacion.gob.es/noticias/conoce-convocatoria-ayudas-industria-pesquera-acuicola-perte-agroalimentario-Plan-recuperacion-prtr>
- 25 Ministerio de Defensa, Año. "Boletín Oficial del Ministerio de Defensa". *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa*, n.º 107 (31 mayo 024). https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/b/o/bod_20240531_107_al_1.pdf
- 26 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. "Contribución de España a las Directrices estratégicas de la acuicultura UE". Accedido 2 diciembre 2024. <https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/acuicultura/plan-estrategico/estrategia-2021-2030/default.aspx>
- 27 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. "Contribución de España a las Directrices estratégicas de la acuicultura UE". Accedido 2 diciembre 2024. <https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/acuicultura/plan-estrategico/estrategia-2021-2030/default.aspx>
- 28 Gobierno Vasco. "Plan Estratégico de Pesca y Acuicultura EUSKADI 2020", 2020. https://www.euskadi.eus/contenidos/proyecto/plan_pesca_acuicultura2020/es_def/adjuntos/Plan_Estrategico_Pesca_%202020.pdf
- 29 Industrias Pesqueras. "La Xunta da a conocer el Plan de competitividad y sostenibilidad del marisqueo de Galicia de 123 millones de euros para 2024-2025". Accedido 2 diciembre 2024. <https://industriaspesqueras.com/noticia-80827-sec-Portada>
- 30 Gobierno de España. "Documento de Planificaciones Estratégicas Autonómicas", s. f. https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/acuicultura/planes_autonomicos_peae_mar_2015_marcadores_tcm30-289262.pdf
- 31 Pedro Salinas. *Presagios. Seguro azar. Fábula y signo*. (Madrid: Alianza, 2022).
- 32 Fernando Braudel. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. (México: Fondo de Cultura Económica, 2006).
- 33 Augusto Conte de los Ríos. "Geopolítica de los cables submarinos de comunicaciones I". *Revista Ejército*, 20 febrero 2023. <https://www.revistaejercitos.com/articulos/geopolitica-de-los-cables-submarinos-de-comunicaciones-i-su-importancia-para-espana>
- 34 José Antonio Roca. "Los 10 mayores parques eólicos marinos del mundo: Walney Extension da un vuelco a la clasificación". *El Periódico de la Energía*, 9 septiembre 2018. <https://elperiodicodelaenergia.com/los-10-mayores-parques-eolicos-marinos-del-mundo>
- 35 Miguel Jiménez. "Puertos españoles 2023: Los "MÁS"". *Diario del Puerto*, 20 de febrero de 2024. <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/puertos-espanoles-2023-los-mas-KE18587094>
- 36 Statista. "Los 10 puertos mediterráneos con más cruceristas de Europa 2022". *Statista*, 2023. <https://es.statista.com/estadisticas/569169/principales-puertos-europeos-del-mediterraneo-por-numero-de-cruce-ristas>
- 37 Dirección de Seguridad Nacional. "Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024" | DSN. Madrid, 2024. <https://www.dsn.gob.es/es/documento/estrategia-nacional-seguridad-mar%C3%A9-Dtima-2024>

Lecturas recomendadas



Seapower States. Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict That Made the Modern World

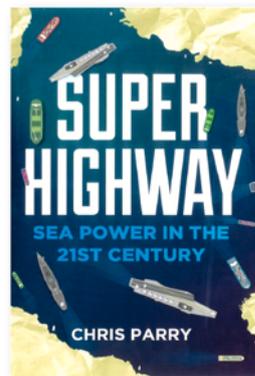
LAMBERT, ANDREW
New Haven,
Yale University Press
606 pp. 2018

Gonzalo Vázquez Orbaiceta
En 'Seapower States', el historiador naval británico Andrew Lambert proporciona una visión profunda y detallada del proceso histórico y las características fundamentales que llevaron a cinco estados-naciones a convertirse en auténticas talasocracias: Atenas, Cartago, Venecia, Holanda y Gran Bretaña. Uno a uno, Lambert describe el auge y declive de los cinco estados, que, a diferencia de otros antagonistas como Esparta, Persia, Roma, España o Francia, lograron constituir una cultura y una orientación casi completa hacia el mar, lo que les permitió acumular un poder desproporcionado a su reducido tamaño tanto económica como militarmente. La obra de Lambert, que

es, por cierto, uno de los historiadores navales más relevantes de la actualidad, ofrece un amplio repertorio de análisis históricos y una mirada detallada al auge y declive de cada uno de los estados citados, que, uno tras otro, se fueron sucediendo en la saga de grandes imperios marítimos que han existido. A diferencia de sus principales enemigos, que en ocasiones incluso llegaron a prevalecer sobre ellos (como es el caso del Imperio Romano contra Cartago), estos estados supieron aprovechar todas las ventajas y oportunidades que ofrece el mar a quien ostenta su dominio, construyendo además una identidad propia que unía a las gentes de estos pueblos al océano.

La obra ofrece una visión con mucho detalle de los aspectos más significativos de desarrollo del poder naval desde la antigüedad hasta los días del Imperio Británico y su dominio de los mares durante el siglo XVIII y XIX. La amplia variedad de ejemplos y de casos concretos en los que Lambert se apoya para contrastar y reforzar su argumento hacen del libro un trabajo histórico de gran valor para todos aquellos con interés en la historia militar y la evolución de la guerra naval en los últimos veinte siglos. Parte del contenido del libro sirvió a Lambert pocos años después para construir otra de sus obras, 'The British Way of War: Julian Corbett and the Battle for National Strategy'. 'Seapower States' bebe de los trabajos clásicos de

Clausewitz, Mahan, Corbett y otros tantos, desarrollando en profundidad el concepto de poder marítimo y definiendo un criterio claro para distinguir a las verdaderas talasocracias de otros estados o imperios que, pese a haber sido potencias navales (como Roma, Estados Unidos o el Imperio Español), o a haber dependido del mar para su supervivencia y para su expansión territorial (Francia), no han dejado de ser sino grandes potencias continentales con un mayor o menor grado de poder marítimo, sin llegar a construir una cultura marítima propia debido a la orientación eminentemente terrestre de sus ambiciones políticas.



Super Highway. Sea Power in the 21st Century'

PARRY, CHRIS
London, Elliott and
Thompson
360 pp. 2014

Emili J. Blasco

A menudo el componente marítimo es visto como un elemento complementario, muchas veces menor, de

la geopolítica, cuando en realidad está en el centro de ella. No solo la proyección de poder e influencia, para ser global y llegar a distantes lugares del planeta, tiene que hacerse a través de los océanos –los grandes conectores entre países y continentes–, sino que la supervivencia de las naciones depende del acceso directo a recursos que sobre todo les llegan por mar. El poder marítimo es mucho más que el poder naval, aspecto militar al que a veces se ha limitado: es todo el esfuerzo que un estado (o empresa) lleva a cabo en el mar para su beneficio. Así lo define Chris Parry, profesor en Oxford y contraalmirante británico, en 'Super Highway. Sea Power in the 21st Century', un libro que aborda los cuatro elementos que considera propios del poder marítimo: control y práctica del comercio internacional; uso y control de los recursos del océano; la operación de las fuerzas navales en guerra, y el uso de las armadas y del poder económico (comercio a través del mar y recursos de los océanos) como instrumentos de diplomacia, disuasión e influencia en tiempos de paz. Desde el viaje de Colón a América, en realidad todos los siglos han sido marítimos. La progresiva globalización no habría sido posible sin una constante aceleración y amplitud de la comunicación a través de los océanos. No obstante, la aglomeración de población en el litoral (tres cuartas partes de los habitantes del planeta viven a menos de

160 kilómetros de la costa) y el agotamiento de muchos recursos naturales en tierra están haciendo que las naciones pongan hoy aún más atención en el mar. La obra de Parry constituye una excelente presentación de todos los elementos que intervienen en el concepto de poder marítimo. Aunque escrito hace diez años, su labor de prospectiva lo hace no solo plenamente actual, sino que muy válido para anticipar desarrollos futuros (mucho de lo que hoy estamos viendo ya estaba apuntado por Parry). Presta atención tanto a aspectos económicos del comercio mundial como a los programas militares y a lo que cabe esperar de las nuevas tecnologías.



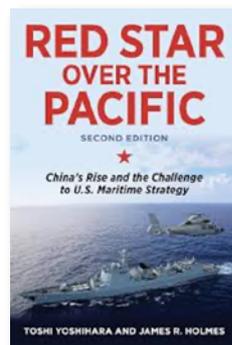
Seguridad Marítima. Una incertidumbre permanente

IBÁÑEZ GÓMEZ, FERNANDO, ED
Vallirana (Barcelona),
J.M. Bosch
558 pp. 2024

Augusto Conte de los Ríos
La seguridad marítima es el tema central de la obra inaugural de la Colección Seguridad y Defensa de

J. M. Bosch, dirigida por el doctor Fernando Ibáñez Gómez. Esta obra reúne a quince expertos que analizan las complejidades de la seguridad en los mares, con un prólogo del general Miguel Ángel Ballesteros, exdirector del Departamento de Seguridad Nacional de España. La seguridad marítima es una prioridad en las estrategias de Seguridad Nacional de España, reflejando su importancia constante en el sistema de seguridad nacional desde sus inicios. La Unión Europea ha dado un paso importante en este ámbito con la revisión de la Estrategia de Seguridad Marítima y la creación del Centro de Intercambio de Información sobre Seguridad Marítima, lo que refuerza la cooperación internacional en lugar de depender exclusivamente de los esfuerzos de los Estados individuales. Los expertos de la obra exploran las estrategias nacionales e internacionales, especialmente las políticas de la Unión Europea y la actualización de la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima de España para 2024. El análisis se extiende a las tensiones geopolíticas en regiones clave como Canarias, el Mediterráneo y el Indo-Pacífico, donde la creciente influencia de China y las repercusiones de la invasión rusa de Ucrania se destacan. Además, se abordan aspectos técnicos como la protección de cables submarinos, la evolución de FRONTEX y la innovación en vigilancia marítima,

destacando los problemas emergentes como la pesca ilegal y la inmigración marítima en el marco jurídico internacional. El libro también destaca la importancia del océano en el siglo XXI, como subraya Héctor Salvador, el primer español en descender al punto más profundo de la Tierra. Los avances tecnológicos han permitido explorar el lecho marino, pero estos avances traen consigo nuevos riesgos que exigen una regulación adecuada para evitar consecuencias irreversibles. En conjunto, la obra combina rigor académico con aplicabilidad práctica, convirtiéndose en una herramienta indispensable para entender los retos y oportunidades que enfrenta la seguridad marítima moderna.



Red Star Over the Pacific: China's Rise and the Challenge to US Maritime Strategy

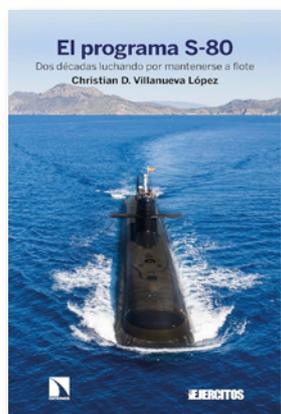
YOSHIHARA, TOSHI & HOLMES, JAMES R.
Annapolis, Naval
Institute Press
376 pp. 2013 (2a. edición)

Gonzalo Vázquez Orbaiceta
La obra de los profesores

James Holmes y Toshi Yoshihara, dos de los grandes expertos estadounidenses en materia de poder marítimo chino, ofrecen una panorámica del ascenso de la marina de guerra de China a lo largo de la primera década de este siglo. Pese a tener ya más de una década de antigüedad, esta segunda edición del libro proporciona un detallado análisis de la evolución histórica del pensamiento estratégico de Pekín en lo relativo al mar. Muchos de los aspectos centrales del ascenso chino que ya se atisbaban entonces, y que los autores transmiten, se han visto cumplidos a lo largo de los últimos años bajo el mandato de Xi Jinping. Bajo el liderazgo de figuras como el antiguo dirigente Mao Zedong o el almirante Liu Huaqing, y siguiendo las ideas que marcara a finales del siglo XIX el americano Alfred Mahan, la marina de guerra de China comenzó un proceso de modernización (o más bien, rejuvenecimiento) que la llevaría en pocas décadas a convertirse en la fuerza naval más grande del mundo por número de buques –un factor que, si bien no es determinante, no deja de ser significativo para medir la capacidad militar de una nación. Más allá de ello, como Holmes y Yoshihara bien señalan, Pekín ha convertido el mar en uno de los pilares centrales de su vida económica a través de iniciativas como el collar de perlas o la Iniciativa de la Franja y la Ruta. A lo largo de los capítulos del libro, ambos autores

Lecturas recomendadas

repasan los fundamentos teóricos militares sobre los que se ha sostenido el ascenso chino, así como el efecto que dicho ascenso ha tenido y tendrá, para la hegemonía marítima que Estados Unidos ha disfrutado desde el final de la Segunda Guerra Mundial. Una lectura más que recomendada para todos aquellos que desean comprender las motivaciones y aspiraciones chinas, así como el funcionamiento y la organización de la marina de guerra y la guardia costera del gigante asiático.



El Programa S-80: Dos décadas luchando por mantenerse a flote

VILLANUEVA,
CHRISTIAN D.

Madrid, La Catarata
350 PP. 2023

Gonzalo Vázquez Orbaiceta

La obra de Christian Villanueva, director de la revista digital sobre armamento y estudios estratégicos 'Ejércitos', es hasta el momento la narración más completa y documentada sobre la historia del programa S-80, desde antes de que el mismo siquiera comenzara a andar, hasta el momento

en el que nos encontramos en la actualidad. El libro es, en este sentido, único en su especie por dos motivos fundamentales. En primer lugar, porque es el primer trabajo que aglutina la historia completa del programa, desde su desarrollo hasta la actualidad. Ningún otro trabajo había abarcado tanto en lo relacionado con estos submarinos. Pero también por la gran riqueza de detalles y la profundidad con la que aborda cada uno de los aspectos de la complicada historia de la clase Isaac Peral, que, aún con todo, el mismo autor reconoce que restan todavía una gran cantidad de aspectos que no han sido publicados.

El trabajo se estructura en cuatro capítulos y un epílogo, cada uno de los cuales se corresponde con una etapa del programa: la decisión, la construcción, los detalles técnicos del programa S-80 plus, y una evaluación inicial desde distintos puntos de vista. Todo ello, concluyendo con un epílogo en el que

se reflexiona sobre la importancia estratégica del programa para nuestro país, queda en todo momento combinado con el rigor académico y profesional de su autor, uno de los mejores conocedores de los desafíos a los que se ha tenido que hacer frente antes de la entrega de la primera unidad a la Armada a finales de 2023 –además de lo que aún quedan por delante hasta que se entreguen las restantes tres unidades, y se empiece a pensar en la futura clase S-90.

En definitiva, la obra de Villanueva supone una lectura indicada para todos aquellos interesados en la relación de España con el mar, así como del papel que nuestra Armada juega como parte de nuestra seguridad nacional y nuestra defensa, y la necesidad de asegurar que se mantiene adecuadamente preparada para cumplir con sus tareas satisfactoriamente. Se trata de algo que, en estos momentos, no parece estar lo suficientemente claro para la clase política española ●