

# GEOPOLÍTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL. RIESGOS GEOESTRATÉGICOS ACTUALES

MARZO 2025

**Abel Romero Junquera**, Capitán de Navío (R), analista del Instituto Español de Estudios Estratégicos

*Aquel que controla la mar, controla el comercio;  
aquel que controla el comercio, controla la riqueza del mundo;  
y en consecuencia el propio mundo.*

**Sir Walter Raleigh (1552-1618)**

*El control del comercio marítimo a través del dominio del mar  
es la función primordial de las marinas de guerra*

**Alfred Mahan (1840-1914)**

## 1. Identificación del tema

El orden mundial de carácter liberal que hemos conocido en las últimas décadas se sustenta en tres pilares principales: una globalización de los mercados donde el transporte marítimo es el instrumento principal del comercio global; una arquitectura institucional de nivel mundial en la que el multilateralismo es protagonista; y un conjunto de normas que destierran el uso de la fuerza como forma de relación entre los estados, en particular entre aquellos que formaban parte del sistema liberal.

En los últimos años, potencias como China y Rusia, están abogando por “revisar” ese orden mundial liberal para tratar de imponer uno más acorde a sus intereses, utilizando para ello los instrumentos necesarios, incluso el uso de la fuerza, como está sucediendo en Ucrania. Es indiscutible que se está produciendo un gran cambio; el mundo unipolar liderado por Estados Unidos (EE.UU.) como gran potencia hegemónica se desvanece, y que el multilateralismo, que es piedra angular de la actuación de Occidente, y en particular de la Unión Europea (UE), va perdiendo fuerza. Regresa el realismo y la competición entre grandes potencias en las relaciones internacionales; la geopolítica vuelve a cobrar protagonismo.

Este proceso de cambio está provocando tensiones en diversas regiones del planeta. Así, en el ámbito marítimo, son preocupantes las estrategias tanto de China en el Mar de la China Meridional (MCM), como de Rusia en aguas del Ártico, donde están tratando de imponer su visión mediante una suerte de “revisión” de las normas establecidas, esencialmente en el marco de la Convención de NNUU sobre Derecho del Mar (UNCLOS), y que reinterpretan de acuerdo con sus intereses nacionales. Estas tensiones pueden implicar importantes riesgos geoestratégicos para el transporte marítimo internacional, con impacto no solo en las citadas regiones, sino también a nivel global.

Con el objeto de comprender mejor esta situación, es pertinente considerar el marco teórico derivado de las ideas de Mahan, padre de la “escuela marítima” de la geopolítica clásica, así como las de Spykman, cuya obra se considera un híbrido entre los postulados de Mahan y los de la “escuela continental” de Mackinder. Esto nos permitirá entender la hegemonía marítima y naval de EE.UU. durante el último siglo, valorar como estos China o Rusia están utilizando las mismas tesis para disputársela, y analizar sus consecuencias, no solo para los protagonistas, sino para terceros actores como Europa.

La Enciclopedia Británica define la geopolítica como el “análisis de la influencia de la geografía<sup>1</sup> en las relaciones de poder en relaciones internacionales”. Sven Biscop lo matiza diciendo que es realmente la influencia de la geografía en los cálculos estratégicos. Defiende que la situación geopolítica influye en la estrategia, pero no la determina y que no es el único elemento a tener en cuenta. Así, un mismo escenario geopolítico puede inspirar estrategias diferentes, lo que es decir, las potencias involucradas pueden diseñar distintas opciones geoestratégicas<sup>2</sup>.

Mahan, en su obra “La influencia del Poder naval en la Historia”, publicado en 1890, identifica los criterios que tiene que satisfacer una nación para convertirse en una potencia marítima: contar con una geografía favorable (archipiélagos, islas o países con costas a diversos mares) y con infraestructuras que faciliten el comercio marítimo (puertos naturales y vías de comunicación que los unan con los centros de producción<sup>3</sup>). Desde la perspectiva de la geografía humana y económica, es necesario contar con una población en cantidad suficiente, que ésta tenga una mentalidad vinculada a la mar, que tenga espíritu emprendedor. Además, los gobiernos deberán

---

<sup>1</sup> Se consideran las diversas dimensiones de la geografía (física, económica, humana, etc)

<sup>2</sup> Biscop utiliza el ejemplo histórico de Reino Unido. Su principal característica geopolítica es que es una isla frente al continente europeo, por lo que históricamente ha estado relativamente segura frente a amenazas militares del continente. Desde esta realidad, Reino Unido ha podido elegir intervenir en la política europea, aliándose con una u otra coalición, o bien ignorarla y centrarse en la expansión del Imperio británico. Su realidad geopolítica le permite distintas alternativas; que sea una isla no determina sus opciones geoestratégicas, sólo las influye.

<sup>3</sup> EEUU es un país bendecido por la geografía. La cuenca del Mississippi es una red fluvial con más kilómetros de vías navegables que el resto del mundo combinado, que comunica las grandes zonas agrícolas e industriales del centro y norte, con los puertos del sur, lo que le facilitó su consolidación como potencia industrial, y luego marítima, en el XIX.

desarrollar políticas públicas que favorezcan el comercio, cuidar sus compañías internacionales y ser capaces de tejer una red de bases y puertos en el exterior que protejan las rutas marítimas.

Mahan defendía que el poder marítimo prevalecía sobre el terrestre, y postulaba que quienes aspiren al estatus de potencia mundial deben apostar por el control del comercio marítimo, y por tanto de las rutas marítimas, garantizándose así tanto la distribución de sus productos como el acceso a materias primas y a fuentes de energía de las que carezca. Además, deberá ser capaz de negar esta opción al adversario en caso de estallar el conflicto.

En resumen, sobre la base de unas condiciones geográficas favorables, es necesario un espíritu emprendedor con clara vocación comercial, una poderosa flota mercante para transportar mercancías y comerciar con el resto del mundo, y como consecuencia, una marina de guerra que proteja esta flota, las rutas marítimas y asegure la libertad de navegación. EE.UU., fiel seguidor de la Escuela de Mahan, sigue siendo en la actualidad la potencia hegemónica marítima a nivel mundial.

Por razones de oportunidad con relación a recientes declaraciones políticas de la nueva administración americana sobre el Canal de Panamá, se debe mencionar la obsesión que tenía Mahan por esta infraestructura, inaugurada apenas 3 meses antes de su muerte (1914). Consideraba que el Canal era un elemento geográfico vital en la geoestrategia americana, ya que comunicaba las dos grandes costas de EEUU, convirtiendo al país en “casi una isla”, que facilitaba el tránsito de las flotas navales del Atlántico y del Pacífico entre ambas costas. Aunque actualmente la región es geopolíticamente estable, las estas declaraciones son una llamada de atención ante el riesgo potencial de que China se haga con el control del Canal, lo que desde una perspectiva geopolítica sería inadmisibile para EEUU.

Finalizamos estas consideraciones teóricas recordando las tesis de Spykman sobre el control del “área pivote” o “tierra corazón” (Heartland) de Mackinder (**figura 1**).

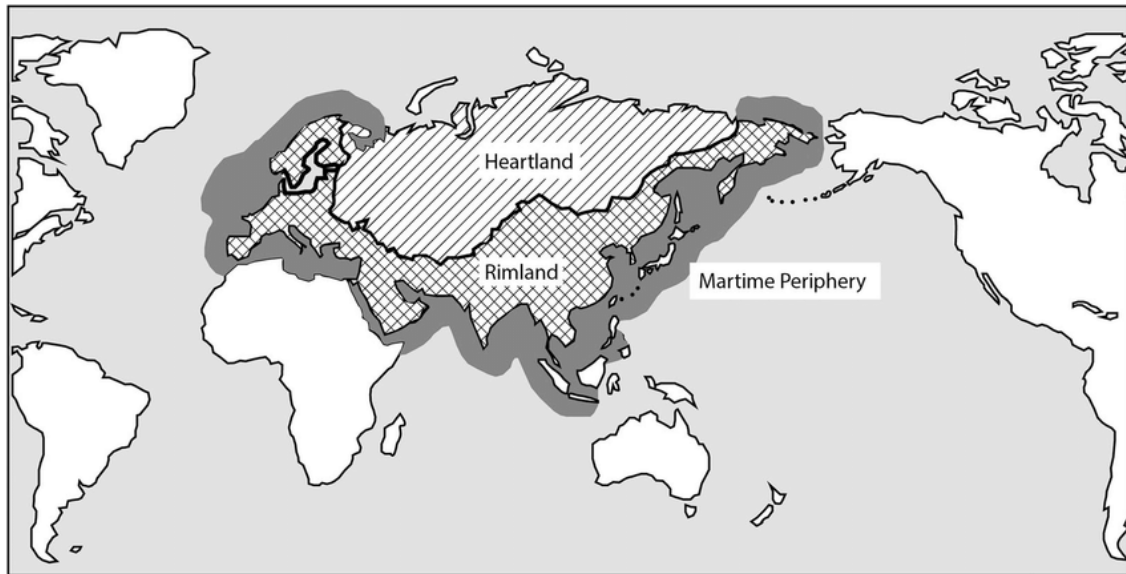


Figura 1. El área pivote o tierra corazón de Mackinder, en el libro *"The Geographical Pivot of History"*, 1904

Si bien este último consideraba que quien controlara el Heartland controlaría la isla mundial (Eurasia y África), Spykman, representante de la "escuela híbrida" (entre la marítima de Mahan y la continental de Mackinder), consideraba que la ventaja estaba en quien controlara el espacio costero que rodea a la tierra corazón (Rimland), que de esta forma dominaría Eurasia, y en consecuencia controlaría los destinos del mundo.

De alguna manera se puede decir que las tesis de Spykman han guiado la política exterior de EEUU, que, durante los últimos 75 años, y en base a estos postulados y a una indiscutible hegemonía naval, ha controlado el Rimland (cinturón interior). La "doctrina Truman", que inauguró la llamada era de la contención, buscaba impedir la expansión del comunismo de la Unión Soviética hacia el Rimland.

## 2. Análisis y diagnóstico de la situación

Como señalábamos anteriormente, el desarrollo de las naciones ha estado desde siempre muy vinculado al comercio, y por tanto a la mar. Actualmente la mayor parte del comercio internacional (cerca del 85% en volumen, y del 75% en valor de la carga) se hace vía marítima. En consecuencia, la seguridad de las rutas por donde transita este comercio y la libertad de navegación son factores vitales para el progreso y para la economía, tanto para España, nación con clara vocación marítima, como para Europa, o para el resto de los países, en un entorno globalizado donde las naciones son comercialmente interdependientes.

Aunque estas rutas discurren mayoritariamente por la alta mar, espacios marítimos no sometidos a la soberanía de ningún estado, algunos tramos atraviesan zonas sensibles, sean puntos críticos (choke points), o espacios de soberanía de países. La navegación libre y segura, que muchas veces damos por supuesta, es vital para un comercio marítimo estable y fluido.

En el mapa (figura 2), se muestran las principales rutas marítimas a nivel mundial y los choke points más importantes, que caso de ser bloqueados al tráfico marítimo podrían tener un impacto muy relevante en la economía mundial, sobre todo aquellos que no tienen alternativa como puede ser el estrecho de “Malaca”.

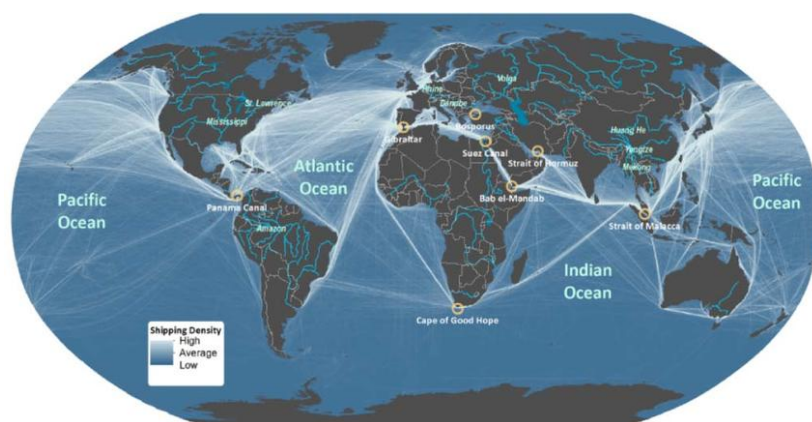


Figura 2. Principales rutas marítimas globales y *choke points*. Fuente: <http://fity.club/lists/o/ocean-shipping-map/>

La situación actual parte de que desde el final de la II Guerra Mundial, Estados Unidos ha ejercido el control de los mares en prácticamente todo el planeta, favoreciendo la libertad de navegación y protegiendo las rutas marítimas, de lo cual se han beneficiado la mayoría de los países. Siguiendo los principios señalados por Mahan, ha contado como instrumento con una potente marina de guerra, la US Navy, protegiendo rutas y buques mercantes, y todo ello enmarcado en un orden internacional basado en normas, definidas esencialmente por Occidente, y por tanto lideradas por EEUU.

Sin embargo, como se señalaba anteriormente, desde hace unos años ese orden, y en particular en lo relativo a lo marítimo, empieza a ser cuestionado por potencias revisionistas (esencialmente China y Rusia), que lo quieren modificar y adecuar a sus intereses, inicialmente en sus mares cercanos. Las estrategias que estas potencias puedan desarrollar podrían implicar riesgos (geoestratégicos) al transporte marítimo, lo cual puede tener impacto a nivel global. Así, identificamos que los espacios marítimos

más tensionados en la actualidad son el Mar de la China Meridional (MCM) y el Ártico, donde las intenciones de China y Rusia respectivamente desafían el orden establecido.

### ***Riesgos geoestratégicos en el Mar de la China Meridional (MCM)***

El Mar de la China Meridional (MCM) o Mar de Sur de China es un área de enorme importancia económica y geoestratégica. Casi un tercio del transporte marítimo mundial pasa por sus aguas, y en el caso particular de Europa, cerca del 40% de su comercio marítimo internacional las atraviesa.



Figura 3. Primera y segunda cadena de islas.  
Fuente: [www.economist.com](http://www.economist.com)

Geográficamente el MCM es un mar casi cerrado, limitado al norte por Taiwán, al este y al sur por las islas Filipinas y Borneo (que constituyen la franja meridional de la primera cadena de islas – figura 3), lo que limita su salida a aguas profundas del Pacífico. Bajo sus aguas existen enormes reservas de petróleo y gas natural, y contiene importantes pesquerías, esenciales para la seguridad alimentaria de los casi 1.400 millones de habitantes de China. Al Oeste, el estrecho de Malaca es el paso crítico que condiciona la salida de China al Índico, y por tanto hacia Europa, que es además por donde recibe materias primas y sobre todo el 80% de la energía (gas y petróleo) que necesita para su

industria. Un bloqueo de Malaca sería catastrófico para China, que tiene reservas energéticas para algo más de 60 días.

China no ha sido particularmente beneficiada por la geografía (Malaca y la primera cadena de islas que dificultan la salida de China a aguas profundas) por lo que estas circunstancias influyen de forma importante en su estrategia, sobre todo consecuencia de haberse convertido en una gran potencia industrial y económica, y por tanto dependiente de su acceso a las rutas marítimas. En este escenario, China tiene ambición de ejercer el control de sus mares cercanos y sobre todo de mantener Malaca abierto, para lo cual se está transformando en potencia marítima, con vocación de disputarle a EE.UU. su hegemonía en esta zona del *Rimland*.

Aunque China se ha beneficiado durante décadas de la libertad de navegación que la hegemonía americana garantizaba para así crecer y desarrollarse, ahora que se ha convertido en una gran potencia no puede depender de un rival que podría estrangular su economía bloqueando su acceso a las rutas marítimas (y Malaca en particular).

Consecuencia de esta situación geopolítica, China está llevando a cabo una estrategia expansiva en el MCM, contraria a las tesis del liberalismo y de organizaciones que proclaman un orden basado en reglas como Naciones Unidas (NNUU), a pesar de haberse beneficiado de ellas para crecer. En esa vuelta a la competición entre grandes potencias, quiere consolidar lo que considera su “esfera de influencia”, y sobre todo controlar sus mares cercanos, en oposición a la hegemonía naval de EEUU. Está empezando a practicar una política internacional con una fuerte componente de “realismo”, en la que las consideraciones de poder, basadas en argumentos geográficos, ocupan un lugar preeminente.

Así, China considera que tiene derechos históricos sobre más del 80% de las aguas del MCM (línea de los nueve trazos en la figura 4), tanto en cuanto a la explotación de recursos como para ejercer el control sobre las rutas marítimas que lo



Figura 4. Línea de los nueve trazos. Fuente: [www.bbc.com](http://www.bbc.com)

atraviesan. Estas reclamaciones no están en línea con lo establecido en UNCLOS (ratificada por China, pero paradójicamente no por EE.UU.), lo que provoca la fuerte oposición de sus vecinos regionales (Filipinas, Vietnam, Malasia, además de Japón, Corea del Sur, Australia) y por supuesto de Estados Unidos.

Sin embargo, China se está haciendo poco a poco con el control del MCM mediante la llamada “estrategia del salami”; suma de acciones que no cruzan el umbral para desencadenar un conflicto (zona gris), pero que todas juntas permiten ir consolidando *de facto* su control sobre estas aguas.

A pesar de sus mencionadas limitaciones geográficas (su salida a aguas profundas del Pacífico está constreñida por la primera cadena de islas, y al Índico por el estrecho de Malaca), China está siguiendo al detalle las tesis de Mahan para

convertirse en una gran potencia marítima, buscando inicialmente controlar sus mares cercanos y las rutas marítimas, y en un futuro podría incluso disputarle a EEUU la hegemonía marítima.

Mahan defendía que para ser una gran potencia eran necesarios tres elementos; en primer lugar, tener espíritu emprendedor para ser una potencia industrial y tener capacidad de comerciar. China claramente satisface este primer criterio.

También defendía la necesidad de una flota mercante para comerciar y una marina de guerra para proteger las rutas y a esa flota. En relación a la flota mercante, segundo elemento, según datos de UNCTAD, en el año 2024 el 51% del tonelaje mundial construido lo ha sido en astilleros chinos, el 28,3% en Corea del Sur, el 15,4% en Japón. El otro 5,3% corresponde a todo el resto del mundo. Pero no solo construye más que nadie, sino que se queda con una parte importante de lo que construye. Las mismas fuentes indican que más de la mitad de tonelaje mercante mundial (2.400 millones de toneladas total) pertenece a compañías asiáticas (lideradas por China con 310 millones – 13,3% del total, y Japón con 242 – 10,4%). Le sigue Europa con algo más del 35% (liderada por Grecia con 395 millones, 16,9% del total y primera a nivel mundial). Estados Unidos, con 78 millones, apenas alcanza el 2,2% del total.

China está ganando la batalla de la construcción naval. Consciente y preocupada por su cada vez menor relevancia en lo mercante, EE.UU. está trabajando en una iniciativa legislativa, la iniciativa legislativa “*SHIPS for America*” que busca restaurar su capacidad de construcción naval (mercante pero también militar) dándole el impulso que necesita para competir con China y servir mejor a sus necesidades de seguridad nacional.

Si en tonelaje China está subiendo rápidamente en el escalafón, en la gestión de fletes sucede algo similar. Aunque las navieras europeas siguen siendo las más importantes a nivel mundial (MSC, MAERSK y CMA en las tres primeras posiciones), la empresa estatal china “COSCO Shipping” es ya la cuarta a nivel mundial y otras del sudeste asiático (de Corea del Sur, Taiwan, etc) están ascendiendo rápidamente en cuota de mercado.

Además, en el caso particular de China, se debe señalar que de los barcos construidos en sus astilleros cada vez son más los enarbolan la bandera china (evitando pabellones de conveniencia) y que además son gestionados por navieras chinas. De esta forma, el Estado y el Partido Comunista tienen cada vez más control sobre los distintos elementos de la industria de transporte marítimo (barcos, navieras y pabellones), a lo que suman su control sobre una parte muy

importante de la carga que se transporta, que se produce en China. De seguir la tendencia, es previsible que todo esto tenga consecuencias en el sistema de transporte marítimo a nivel global.

El tercer elemento de la triada de Mahan es una marina de guerra que proteja la flota mercante y las rutas de navegación. En solo 30 años China se ha dotado de una Flota que ya es la primera del mundo en número de barcos, y la segunda en capacidad naval, solo detrás de la *US Navy*, a la que se estima podría igualar en dos o tres décadas.

Una ventaja adicional de la estrategia china es que utiliza sus astilleros, que cuentan con ayudas y subvenciones del Estado, para construir y mantener tanto buques mercantes como de guerra, lo que le da una importante ventaja competitiva con respecto a otros.

Y un elemento adicional que también destacaba Mahan, son los puertos y la industria portuaria. De los diez puertos comerciales más importantes a nivel mundial nueve son asiáticos y de estos siete están en China. Además, empresas estatales chinas gestionan parcial o totalmente puertos por todo el mundo, promoviendo proyectos de inversión y construcción, de los que la Ruta Marítima de la Seda es el claro ejemplo. Este control de puertos extranjeros (se estima que controla 100 puertos en 60 países) facilita la conectividad<sup>4</sup> de las empresas chinas y el apoyo logístico, e incluso el propio mantenimiento de sus buques (inicialmente mercantes, pero en futuro posiblemente también buques militares), de forma que este proceso de expansión le reporta beneficios en el comercio, pero también en poder militar y en influencia diplomática. Además de puertos civiles, se debe mencionar que desde 2017 China tiene una base en Djibouti, en la entrada del Mar Rojo, que es su primera base militar en el exterior.

En el escenario geopolítico actual, de competición entre grandes potencias, la estrategia de China está siendo silenciosa y paciente. Además de buscar ir haciéndose poco a poco con el control del MSC, pretende también convertirse en la potencia hegemónica en transporte marítimo a nivel global, controlando los diversos escalones de esta industria y tejiendo su red de puertos, a lo que suma su cada vez más potente marina de guerra. Parece que China tiene la intención de disputarle a EEUU su hegemonía marítima. Mahan en estado puro.

---

<sup>4</sup> El puerto de Gwadar en Pakistán es un componente clave del corredor económico China-Pakistán, aunque algunos analistas consideran que está infrautilizado. En América Latina destacan los puertos de Chancay (Perú) o las inversiones en Balboa y Colón (Panamá) que preocupan al presidente Trump.

En esta ya compleja ecuación es necesario mencionar el asunto de la soberanía de Taiwan, elemento adicional de inestabilidad, que además de un complejo carácter multidimensional (político, económico, ideológico, tecnológico y militar), tienen una enorme relevancia geopolítica y por tanto influye en la estrategia china.

Taiwan es la llave que le permitiría el acceso directo a aguas profundas (evitando la primera cadena de islas) del Pacífico, y por tanto una mayor libertad de movimientos y relevancia como potencia naval. Si estallar un conflicto militar entre EEUU y China por la soberanía de la isla, las consecuencias económicas, comerciales (transporte marítimo) y diplomáticas serían previsiblemente catastróficas<sup>5</sup>, siendo posiblemente la propia China la más perjudicada, lo que invita a pensar que esta opción es poco probable.



Figura 5. Despliegue de Grupos de Ataque de portaaviones (13 enero 2025). <https://news.usni.org/>

Ante esta estrategia, EEUU despliega una intensa actividad diplomática y de alianzas con los países de la región, y en la mar, mantiene una presencia naval permanente, con frecuentes operaciones de libertad de navegación (*FONOPS – Freedom of Navigation Operations*), en zonas como el estrecho de Taiwan, que suelen provocar tensiones con las fuerzas navales y autoridades chinas. Prueba de la preocupación americana ante al auge marítimo de China, es que de los cuatro

<sup>5</sup> Un conflicto militar en Taiwan sería catastrófico para China, por diversas razones; alertaría a otros países de la región sobre el uso de la fuerza por parte de China para conseguir sus objetivos, que derivaría en una militarización regional; pondría en peligro el acceso de China a los mercados y finanzas globales, lo que sería ruinoso para un país dependiente del petróleo, materias primas, y semiconductores (el colapso de Taiwan, primera potencia en este ámbito, afectaría muy gravemente a China), a lo que sumamos que esta situación afectaría a las líneas marítimas de comunicación SLOCs de la zona, con desastrosas consecuencias para una economía china basada en la exportación.

o cinco Grupos de Combate de Portaaviones (CSG *Carrier Strike Group*) que la US Navy suele tener permanentemente desplegados por todo el mundo, al menos dos están en Pacífico occidental. En la imagen (figura 5), los correspondientes el USS Carl Vinson y al USS George Washington.

La estrategia marítima de China, supone un reto de primer nivel no solo para EEUU, sino para el resto del mundo y sobre todo para Europa, que aunque actualmente no tiene capacidad para proteger estas rutas, depende del tráfico que navega por el MSC.

### ***Riesgos geoestratégicos en el Ártico***

De forma similar, aunque en base a otros parámetros, se puede decir que existe también una creciente tensión geopolítica en el Ártico. Consecuencia del deshielo, el acceso a importantes recursos energéticos y la apertura de nuevas rutas de navegación suscitan el interés de los países de la región y de las grandes potencias. Las nuevas rutas podrían modificar el escenario actual, impactando de forma notable en el transporte marítimo a nivel global.

De las tres posibles, la ruta del Noreste (en azul en la figura 6), próxima a la costa rusa, es la única realmente viable y que tiene opciones de ser navegable durante todo el año en las próximas décadas. En la actualidad, solo es navegable durante unos pocos meses al año, y todavía en unas condiciones difíciles debido al hielo.

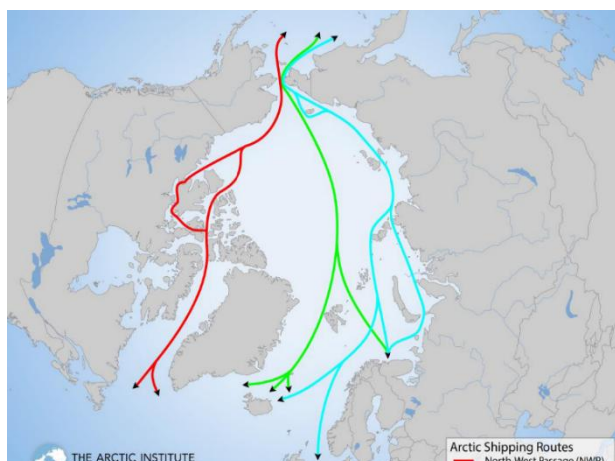


Figura 6. Rutas marítimas a través del Ártico

En este nuevo escenario, la estrategia de Rusia apunta también al revisionismo con relación al orden internacional y a las normas vigentes. Compite con el resto de los países árticos por los recursos (energéticos, minerales, pesqueros) tratando de ampliar su Zona Económica Exclusiva con el argumento de la extensión de su plataforma continental. Con relación a las rutas, considera que la del Noreste pasa por su zona de influencia, y que debería estar sometida a su control, lo

cual iría en contra de la normativa UNCLOS, que al igual que China, Rusia también ha ratificado. De esta forma trataría de "limitar" o "controlar" la libertad de navegación, en base a razones de seguridad, utilizando la denominada cláusula del hielo. En esta estrategia, cuenta con el apoyo de China, que se autodenomina

como potencia “cercana al Ártico”, y que tiene enormes intereses estratégicos en la región, tanto por los recursos ahora más accesibles, como por la posibilidad de utilizar la ruta del Noreste como alternativa a Malaca para llegar a Europa.

En este escenario no sorprenden las recientes declaraciones del presidente Trump sobre Groenlandia, que tratan de limitar la creciente influencia de China en la región, y de evitar un control de facto de ambas potencias revisionistas, lo que tendría importantes consecuencias, no solo a nivel de acceso a recursos, o de control sobre las nuevas rutas marítimas, sino también en el ámbito de seguridad y defensa.

Aunque es previsible que este escenario evolucione lentamente, a medida que el deshielo vaya haciendo más accesible la región, las potencias occidentales, en particular Estados Unidos, están empezando a reaccionar con vistas a garantizar la libertad de navegación y el libre acceso a las futuras rutas marítimas árticas.

### ***Otros posibles riesgos geoestratégicos***

Aunque de menor tensión geopolítica, se deben mencionar la situación en el Mar Rojo y hacer unas reflexiones sobre las declaraciones de Trump acerca del Canal de Panamá.

Con relación al Mar Rojo, la situación geopolítica es muy tensa en la región, y las acciones de los hutíes atacando a los buques mercantes, han afectado de forma notable al comercio marítimo durante el último año (2024), donde el tráfico mercante se ha reducido prácticamente a la mitad, con el consiguiente impacto en la economía y el comercio. La posibilidad de navegar rodeando el continente africano por Buena Esperanza como alternativa al Mar Rojo, hace que las consecuencias de esta situación sean graves para el comercio marítimo, pero no críticas, siendo los países de la región, con economías más vulnerables los que las sufren de modo más intenso.

Irán, potencia revisionista que está detrás de las acciones hutíes, no tiene realmente una estrategia marítima, y estos ataques son una iniciativa más en su lucha contra Israel, que además le sirve en su disputa con Arabia Saudí por la hegemonía regional. En todo caso, Irán está interesada en mantener la libertad de navegación en otras rutas marítimas que cruzan la región, en particular las que atraviesan Ormuz, por donde pasa el petróleo que exporta a China y que es vital para su economía.

Los riesgos estratégicos para el transporte marítimo seguirán siendo relevantes mientras continúen las tensiones geopolíticas en la zona, pero en ningún caso parece que puedan llegar a ser críticos, pues no le interesa a ninguna de las partes, conscientes de que Ormuz, al contrario que el Mar Rojo, no tiene alternativa.

Finalmente, el Canal de Panamá, se podría considerar otra zona de interés estratégico para el transporte marítimo, sobre todo a la luz de las recientes declaraciones del presidente Trump. Actualmente los riesgos en la zona son de carácter climático, y la reducción del tráfico marítimo se debe esencialmente a la escasez de lluvias en la región y por tanto a la capacidad de los lagos (Gatún) para alimentar las esclusas. El Canal es importante esencialmente para el comercio marítimo (el 75% de la carga que atraviesa el Canal tiene origen o destino EE.UU.). Las inquietudes de Mahan con relación a los buques de la US Navy son ahora menos importantes, ya que los actuales portaaviones no pueden atravesar el Canal debido a su tamaño. Desde hace años EE.UU. tiene distribuidos sus Flotas con cinco portaaviones en el Atlántico y seis en el Pacífico, y es significativo destacar que la distancia marítima de Norfolk a Hong Kong a través del Canal de Suez es solo un 6,7 por ciento más larga que a través del Canal de Panamá.

Las declaraciones de Trump, al igual que en el caso de Groenlandia, se deben encuadrar en un aviso para evitar que China se haga con la gestión y control del Canal, pero no es previsible un aumento de la tensión geopolítica, ni de riesgo real para el transporte marítimo.

### ***Que está haciendo Europa (y por tanto España) antes esta situación***

Europa, siguiendo las tesis de Mahan, podríamos decir que tiene una geografía favorable para ser gran potencia marítima, un fuerte carácter emprendedor, potencia industrial y económica, y cuenta con las principales navieras a nivel global. Sin embargo, carece del tercer elemento, de la capacidad para proteger las rutas marítimas, algo que no ha preocupado especialmente ni a Bruselas ni a las capitales europeas en las últimas décadas. De hecho, las Estrategias Europeas de Seguridad (2003 y 2016), que definen a la Unión Europea (UE) como actor global, apenas abordan los retos y riesgos marítimos.

En la misma línea, la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE (aprobada en 2014 y actualizada en 2023), donde la Unión se autodefine como proveedora global de seguridad marítima, está enfocada esencialmente a misiones policiales y amenazas no estatales (piratería, tráfico ilícito, terrorismo, etc), pero no aborda la nueva realidad geopolítica con amenazas de carácter estatal.

Así, en esta limitada perspectiva de la UE se encuadran diversas operaciones navales en el marco de la PCSD (Política Común de Seguridad y Defensa de la UE): ATALANTA, de lucha contra la piratería, IRINI, contra el tráfico de armas, o la recientemente lanzada ASPIDES, de protección del tráfico marítimo en el Mar Rojo ante los ataques hutíes (terrorismo) desde Yemen, que es esencialmente reactiva y defensiva, sin mandato para enfrentarse a los autores de los ataques en tierra.

Abundando en las estrategias de la UE, las recientemente aprobadas para Indo-Pacífico y para el Ártico apenas abordan los retos geopolíticos actuales, si bien la primera reconoce la importancia de las disputas y conflictos internacionales en la mar, la necesidad de ser menos reactivo y más proactivo, y aumentar la presencia naval y colaboración con socios en la región.

En todo caso, y siendo tan dependiente del comercio marítimo, las acciones de la UE son muy insuficientes. Los documentos estratégicos son más bien declarativos, más cercanos a lo deseable que a lo real, y el compromiso de los países, los Estados Miembro (EEMM), que son los que cuentan con los medios navales, suele ser “limitado”, pues están más orientados a sus intereses nacionales (marítimos y navales) que a los de la Unión.

Es indiscutible que actualmente los países europeos apenas contribuyen a la seguridad de las rutas marítimas, y en todo caso no lo hacen en mares lejanos como el MCM por donde transita el 40% del comercio marítimo de la Unión. Nos beneficiamos de la seguridad marítima que proporciona esencialmente Estados Unidos.

La fría realidad es que ni los EE.MM. ni la Unión cuentan con medios navales para defender los intereses marítimos de la UE, ni para controlar y proteger las rutas de navegación. Las marinas de guerra europeas cuentan hoy con medios muy limitados (en tres décadas se ha pasado de algo más de 300 buques a menos de los 200 actuales), a lo que se añaden las graves carencias de apoyo logístico para operar a largas distancias.

Si nos trasladamos al marco OTAN las carencias son similares, aunque aquí se suplen con las aportaciones de Estados Unidos. Hoy por hoy el ámbito de actuación OTAN es el Atlántico Norte, aunque visto el panorama geopolítico actual, ya se empieza a considerar, o al menos a discutir, la posibilidad de avanzar hacia una OTAN global que pudiera abordar retos en escenarios alejados como podría ser el Indo-Pacífico.

En todo caso, en el debate que actualmente se está abriendo en Europa sobre seguridad y defensa, consecuencia de la guerra en Ucrania, los retos y amenazas en el ámbito marítimo, en particular los de carácter estatal que amenazan la libertad de navegación, deberían abordarse también con carácter prioritario.

Finalmente, y a nivel nacional, nuestra Estrategia de Seguridad Marítima (revisada en 2024) tiene carencias similares a la europea, es muy general, poco ejecutiva, y apenas contempla la competición entre grandes potencias, aunque reconoce que se manifiesta de forma visible en escenarios geográficos como el MCM. Identifica acciones genéricas sin vincularlas a los medios necesarios para llevarlas a cabo.

En el ámbito naval nacional, parece necesario mencionar el documento “Armada 2050”, presentado el pasado diciembre (2024), donde entre otros elementos, se reconoce

explícitamente la importancia creciente del Indo-Pacífico como nuevo centro de gravedad geopolítico mundial, consecuencia de la política expansiva de China que reta el orden establecido en el derecho marítimo internacional con su proyección de poder en el MCM y sus ambiciones en Taiwan. Se plantea que España, aunque siempre priorizando sus espacios marítimos naturales, Atlántico y Mediterráneo, debería contemplar la posibilidad futura de desplegar en el Indo-Pacífico, en el marco de coaliciones internacionales.

### 3. Conclusiones

---

El escenario geopolítico global, y en particular el marítimo, se están transformando como consecuencia de que potencias “revisionistas” como China y Rusia (también Irán y Corea del Norte) discuten las normas y el orden establecido, en vigor durante las últimas décadas, y lo quieren modificar para hacerlo más acorde a sus intereses.

Específicamente en el ámbito marítimo, afectarían principalmente a las rutas marítimas y a la libertad de navegación, en particular a las que atraviesan lo que China considera sus “mares cercanos”, y a las rutas árticas sobre las que Rusia quiere ejercer el control. Ambas potencias consideran que sus supuestos derechos (realmente intereses) prevalecen sobre las reglas en vigor, en este caso UNCLOS.

En el primer caso, las tensiones geopolíticas en el Mar de la China Meridional (MCM) podrían afectar al tráfico marítimo en la región, el más denso a nivel mundial, con un potencial gran impacto en la economía a nivel global, y en particular para España y para Europa (casi el 40% del comercio marítimo internacional de Europa transita por el Mar de la China Meridional). La tensión por las rutas árticas irá siendo más preocupante a medida que avance el deshielo y éstas sean más transitadas.

Durante las últimas décadas EE.UU., como gran potencia marítima, ha tratado de garantizar la seguridad y la libertad de navegación de las rutas marítimas a nivel global, aunque en los últimos años, lo hace principalmente en el Mar de la China Meridional. En esta zona la US Navy está siendo muy activa, y realiza continuas operaciones de libertad de navegación (FONOPS) tratando de limitar la postura, cada vez más asertiva, de las fuerzas marítimas y navales chinas para hacerse con el control de la región.

Por el contrario, y a pesar de la dependencia de Europa del comercio marítimo con el Sudeste asiático, la presencia y acción europea para proteger esas rutas es muy poco significativa, y se reduce a esporádicas operaciones de presencia naval de algunas marinas europeas (Reino Unido, Francia, Alemania, Holanda), normalmente de forma unilateral, no a nivel Unión Europea. Dada la lejanía del Mar de la China Meridional, y la

muy limitada capacidad de las marinas europeas para proteger las rutas de navegación individualmente, sería necesario una aproximación colectiva desde la UE, y/o con la OTAN, que complementaría el esfuerzo que actualmente realiza EE.UU. en la región con la idea de defender la libertad de navegación, el orden y las normas todavía en vigor.

En un futuro cercano es previsible que, a medida que avance el deshielo, se produzca una situación similar en el Ártico, ante la postura rusa con relación a la Ruta del Noreste, por donde es previsible se pueda navegar durante todo el año en próximas décadas. Aunque la temperatura geopolítica todavía no es alta, está subiendo a medida que lo hace la de las aguas árticas, y en este caso Europa, en el marco OTAN, es más consciente de la nueva realidad, y está reaccionando y aumentando su presencia en la región para evitar un exceso de influencia y de apropiación de Rusia, y también de China.

España, como potencia de entidad media no tiene capacidad de proteger rutas marítimas lejanas, de las que depende su comercio marítimo y por tanto su economía. En el mismo caso se sitúan el resto de los países europeos que tienen poco o ninguna capacidad de hacerlo.

## 4. Propuestas

---

En este nuevo escenario, y dada la dependencia europea del comercio marítimo, sería recomendable una aproximación colectiva (o incluso común) de la Unión, tanto a nivel diplomático como de seguridad y defensa. Siendo conscientes de las dificultades de avanzar en el marco UE por la falta de liderazgo y de cohesión en estos temas, la opción OTAN no debe descartarse, pues además permitiría trabajar directamente con EEUU, que está asumiendo casi de forma individual la seguridad y libertad de navegación marítima.

España, como país de fuerte carácter marítimo, debería contribuir de forma activa a crear conciencia del problema y a participar activamente en la búsqueda de soluciones, a nivel diplomático y de seguridad y defensa, tanto en el marco UE como OTAN. Iniciativas unilaterales de países europeos posiblemente añadirían escaso valor.

La actualización de la Estrategia Marítima de la OTAN, y la necesidad de avanzar hacia estrategias más ejecutivas y menos declarativas a nivel UE (Estrategias de Seguridad, de Seguridad Marítima, específicas para regiones como Indo-Pacífico o el Ártico), sumado al desarrollo de medios navales para recuperar la capacidad de ejercer el control del mar y por tanto del comercio (Mahan), debería favorecer que Europa llevara

a cabo una diplomacia más realista, y si fuera necesario incluso una estrategia de disuasión.

## BIBLIOGRAFÍA

BAQUÉS, Josep *¿Cómo funciona el mundo? Una perspectiva desde la geopolítica.* Tirant lo Blanch, Valencia, 2023.

BISCOP, Sven. *This is not a new world order.* OWL Press, Ghent (Belgium), 2024

MAHAN, Alfred. *Influencia del Poder Naval en la Historia.* Imprenta “El Correo Gallego”, Ferrol, 1901

SANCHEZ HERRAIZ, P et al. *Geopolítica Azul. Los océanos, espacios clave en el nuevo orden global.* Cuaderno de Estrategia 227, IEEE, Publicaciones del Ministerio de Defensa, 2024.

UNCTAD (*United Nations Trade & Development*) Reports. Review on Maritime Transport 2024. Disponibles en: <https://unctad.org/> y [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024ch2\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024ch2_en.pdf)



Actividad subvencionada por la Secretaría de Estado de  
Asuntos Exteriores y Globales