

Capítulo tercero

Geopolítica de los mares y océanos

Samuel Morales Morales

Resumen

En la geopolítica actual de los mares y océanos, hay una creciente competencia entre potencias mundiales por el control estratégico de rutas marítimas y los recursos marinos. El mar del Sur de China es un punto focal, con tensiones entre China y otros países ribereños. Además, el Ártico se ha convertido en un escenario importante debido al deshielo, generando disputas por la soberanía y recursos. La seguridad marítima, la piratería y la protección de las comunicaciones submarinas son preocupaciones globales. Múltiples actores buscan fortalecer sus flotas y alianzas para asegurar sus intereses en esta compleja arena geopolítica.

Palabras clave

Geopolítica Marítima, Poder Naval, Seguridad Nacional, Seguridad Marítima.

Geopolitics of the seas and oceans

Abstract

In today's geopolitics of the seas and oceans, global powers are increasingly competing for strategic control of key shipping lanes and marine resources. The South China Sea is a focal point, with tensions between China and other littoral states. In addition, the Arctic has become an important arena due, generating disputes over sovereignty and resources due to melting ice. Maritime security, piracy and the protection of undersea communications are global concerns. Many actors are seeking to strengthen their fleets and alliances to secure their interests in this complex geopolitical arena.

Keywords

Maritime Geopolitics, National Security, Naval Power, Maritime Security.

1. Los mares y océanos como espacio geopolítico: una revisión teórica

Heródoto y Tucídides utilizaron la palabra talasocracia para describir una forma de superioridad política y económica por parte de un Estado sobre la base del dominio de los mares. Un espacio central que no solo servía para asegurar la prosperidad económica y garantizar el ejercicio del poder, sino que también se convertía en una señal de identidad nacional y cultural. Esta forma de superioridad no requería, necesariamente, de una marina de guerra poderosa, sino de una priorización de la armada sobre otras formas de defensa. Es lo que ha venido a conocerse como poder naval, término acuñado por Alfred Thayer Mahan (1890) y que según Geoffrey Till debe ser entendido como la capacidad de influir en las acciones de otros actores en la mar o desde la mar (Monaghan y Connolly, 2023).

Por otra parte, el poder naval también ha sido utilizado a través de la historia por las potencias continentales, mayoritariamente con fines políticos. La pretensión de influir políticamente a través del poder naval en un entorno, el marítimo, que no es objeto de jurisdicción por ningún Estado más allá de las aguas territoriales y las zonas económicas exclusivas y tiene unas implicaciones de gran calado en la política exterior de un país, configurando de forma decisiva, las capacidades que conformarán las marinas de guerra concernidas, ya que en caso de conflicto será el país que posea las capacidades adecuadas quien podrá ejercer una influencia política relevante sobre el entorno marítimo.

No debemos olvidar que la definición y extensión de los espacios marítimos reconocidos internacionalmente deviene de lo que un Estado considere la mejor defensa de sus intereses marítimos y, a nivel internacional, no es eterna ni definitiva, siendo previsible que vaya cambiando a medida que lo hagan los intereses de los Estados, ya que su definición y extensión es un asunto político, aunque requiera de un fuerte soporte jurídico (Ramírez, 2021).

Así, las marinas de guerra de ciudades Estados o países como Atenas, Venecia, Holanda o Reino Unido se conformaron para tener una influencia en el entorno marítimo que les permitiese proteger el comercio por vía marítima, defender sus posesiones de ultramar o como estrategia en caso de conflicto armado por estar definidos por una geografía insular o cuasi insular. Unas capacidades que, tras la Revolución Industrial, a mediados del siglo XIX, trajo consigo la fabricación de buques en acero, la mejora de la movilidad gracias a la introducción de las calderas

de vapor y al auge del arma submarina, que facilitaron la especialización de las potencias navales y permitieron satisfacer necesidades estratégicas que iban desde la defensa del litoral propio hasta la influencia en alta mar.

En contraposición a estas últimas, las marinas de guerra de las potencias continentales han sido diseñadas para prevalecer en la «batalla decisiva» y conseguir efectos diplomáticos o estratégicos amenazando o, incluso, destruyendo las armadas de las potencias navales adversarias. Para las potencias continentales, el éxito en el entorno marítimo es solo el antecedente de una invasión que llevará la «batalla decisiva» al dominio terrestre. Estas potencias no suelen dotarse de marinas de guerra de elevado coste, centrandose sus opciones estratégicas en el empleo de las fuerzas terrestres y aeroespaciales; y en la defensa de la costa mediante la creación de zonas de negación que han derivado en lo que hoy se conoce como negación de área y acceso (*anti-access area denial A2/AD*).

Mahan, al que ya nos hemos referido anteriormente, es uno de los ideólogos más importantes, aunque no el único, en el diseño de las implicaciones del poder naval y afirmaba que las guerras se ganan desde el mar. Su aproximación a las características que posibilitan que un país pueda convertirse en una potencia naval establece seis factores que, a grandes rasgos, mantienen su vigencia hoy en día: la situación geográfica de la nación de que se trate, en especial su relación con el elemento marítimo; sus condicionantes físicos bajo una amplia perspectiva, que abarca desde los recursos naturales hasta la climatología; la extensión de su territorio; una población hecha al mar; el carácter de la ciudadanía y el temple de los Gobiernos e instituciones rectoras.

No podemos obviar que Mahan escribe su obra en medio de la confusión creada por el cambio desde el siglo XIX al XX, en el que, tal y como afirma el economista Calvo González-Regueral, se pasa de una fabricación artesanal a la producción en cadena, de los cuadros de fusileros a la ametralladora, de la vela al vapor, del absoluto dominio británico de los mares a su rivalidad con otras potencias, primero con la Alemania del Kaiser y luego con Estados Unidos y Japón (González-Regueral, 2023).

Mahan afirmaba que «la estrategia naval tiene por objetivos encontrar, mantener y potenciar, tanto en paz como en guerra, el poder naval de una nación». Su aseveración, que mantiene plena vigencia hoy en día y que consagra la libertad de comercio, deber ser contextualizada al hilo de los desarrollos acaecidos en el último siglo.

Así, el almirante estadounidense Stavridis añade nuevos elementos, como la importancia que ha adquirido la guerra submarina y su influencia en la estrategia marítima; el carácter conjunto, y cada vez con mayor tendencia integrado, de las operaciones actuales frente a lo específico de los planteamientos de Mahan; un carácter integral que aglutina actualmente al ciberespacio y a las agencias civiles; una capacidad de comunicaciones constante; la creciente importancia de los elementos no tripulados en el entorno marítimo; y, finalmente, la relevancia de las comunicaciones a través de cables submarinos que han conformado en nuestros días una verdadera red de comunicaciones submarinas (Stavridis, 2017).

Tras analizar los elementos del poder naval, se hace necesario analizar la forma en la que los objetivos políticos se transforman en una situación final deseada a través de la estrategia marítima. Tal y como afirmó Sir Julian Corbett, la estrategia marítima es una opción política que deriva de la decisión consciente de centrar el esfuerzo de un país en el mar para garantizar aspectos como la seguridad nacional, la cultura o, incluso, su identidad (Corbett, 1911). Por lo tanto, la estrategia marítima integra esfuerzos en los dominios terrestre, aeroespacial y ciberespacial, tanto de carácter civil como militar, en una política cuyo objetivo fundamental es asegurar el control del mar. Estas estrategias son aplicadas de forma exitosa exclusivamente por estados insulares o cuasi insulares de pequeño o mediano tamaño con una gran dependencia del mar para su desarrollo.

Las estrategias marítimas, aplicadas de forma holística, llegan a producir sinergias positivas entre el desarrollo económico y el poder naval, mientras que el poder naval proporciona protección frente a los riesgos provocados por amenazas, como la piratería o las que representan los actores estatales o no estatales con intención hostil, el progreso económico permite el desarrollo de la flota mercante, pesquera y de guerra. Así, el interés en el ámbito marítimo puede llegar a tener un impacto significativo en las políticas a nivel interno y externo^{1,2}. Por lo tanto, es

¹ Según datos publicados por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la globalización ha provocado un fuerte aumento del comercio marítimo en las últimas décadas, con un volumen total que ha pasado de cuatro mil millones de toneladas cargadas en 1990 a más once mil millones en 2019. El transporte marítimo de contenedores en particular ha experimentado un auge en las tres últimas décadas, con un volumen total de transporte marítimo que se ha multiplicado casi por ocho desde 1990. Información disponible en: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>

² A partir de los años ochenta, los avances tecnológicos redujeron drásticamente los costes de transporte y comunicación. Estos avances permitieron la desagregación de la producción, es decir, la posibilidad de externalizar algunas etapas de la producción

necesario que los países con vocación marítima hagan públicas sus estrategias marítimas para concienciar a la opinión pública ante una realidad que afecta a su propia seguridad como nación, al bienestar de los ciudadanos y al desarrollo de su economía. Para ello, el ejercicio del poder naval, su modernización y su desarrollo futuro deberán formar parte esencial de sus políticas nacionales (Paredes, 2021).

2. Principales dinámicas y tendencias

De acuerdo con la revisión de la bibliografía académica, cuatro son las principales tendencias que condicionan en la actualidad, y se prevé que lo sigan haciendo a medio plazo, la geopolítica de los mares y océanos: la economía azul, la competencia estratégica, las amenazas asimétricas y el cambio climático (Mehta y otros, 2023).

Según Gunter Pauli, la economía azul parte de una premisa sencilla: servirse del conocimiento acumulado durante millones de años por la naturaleza para alcanzar mayores niveles de eficacia, respetando el medio y creando riqueza, y traducir esa lógica del ecosistema marino al mundo empresarial (Pauli, 2011). Por lo tanto, se entiende como economía azul el desarrollo económico sostenible de los océanos e incluye sectores económicos como la pesca, la minería de los fondos marinos, la energía y el transporte marítimo, el turismo y otras actividades de carácter económico.

Si bien el desarrollo económico de los recursos marinos y costeros no es una actividad nueva, sí se puede afirmar que solo en las últimas décadas se le ha prestado una atención prioritaria, configurándose como un elemento relevante en la geopolítica marítima. Al mismo tiempo, los avances en diversos ámbitos, incluida la automatización de la explotación pesquera, el uso de combustibles alternativos, el incremento de la explotación de los recursos presentes en

y de dividir geográficamente las distintas fases de producción. Combinado con una ambiciosa liberalización de la política comercial y la integración de los antiguos bloques oriental y occidental en una única economía mundial, los avances tecnológicos han dado lugar a una compleja estructura de cadenas de valor transfronterizas que se benefician de la especialización basada en la ventaja comparativa de cualquier economía de la cadena de valor. En consecuencia, el comercio mundial y, especialmente, el comercio de insumos intermedios han experimentado un auge. La expansión de las cadenas de valor mundiales da lugar a un recuento múltiple del valor añadido, ya que los insumos intermedios cruzan las fronteras varias veces antes de llegar al consumidor final (González y Ossa, 2023).

el subsuelo marino gracias a los avances tecnológicos, el empleo de rompehielos con mayores capacidades y la mejora de la infraestructura portuaria, han contribuido a un incremento de la diversidad de actividades económicas alrededor de los mares y océanos.

La gestión de la economía azul afecta a diversos aspectos de la gobernanza de ámbito particular y también general que se desarrollan haciendo énfasis en la sostenibilidad y que requiere de la implementación de normas de protección medioambientales y de seguridad global que contribuyan a la regulación de la minería submarina, mitiguen las actividades de pesca ilegal, los tráficos ilícitos de todo tipo y mejoren la capacidad de respuesta ante desastres con origen en la acción humana en la mar.

La competencia estratégica se relacionada con la economía azul y la competencia por los recursos, no solo en el ámbito de la gestión, sino también del desarrollo normativo internacional en organismos como la Organización Marítima Internacional, donde cada vez son más evidentes los impulsos revisionistas de determinados actores en los procesos de negociación entre países para la asignación de cupos de capturas, también en otros aspectos bilaterales tales como la definición de las fronteras marítimas en espacios en litigio o la definición de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) con países vecinos³.

Así, la competencia estratégica puede concebirse como una forma de contención, de ejercer influencia en actores terceros o de gestionar la escasez de determinados recursos críticos. Siguiendo esta orientación, China ha ampliado su presencia y aumentado sus inversiones en diversas áreas marítimas en la última década, fortaleciendo además las asociaciones diplomáticas y económicas con múltiples naciones insulares del Pacífico. Por otro lado, Rusia reclama una vasta ZEE en el Ártico, ante la previsible apertura de rutas marítimas y, así, continuar manteniendo una relevante influencia sobre la libertad de comercio a nivel internacional. Esta reclamación podría tener amplias repercusiones estratégicas a medio plazo.

³ En este sentido, cabe recordar que, en 1945, el presidente estadounidense Harry Truman decidió poner bajo la jurisdicción y control nacional los recursos naturales de la plataforma continental hasta la isobata de 200 m. Ese mismo día, Estados Unidos emitió una segunda proclamación declarando su derecho a establecer zonas de conservación pesquera en las zonas de alta mar contiguas a sus costas con el objetivo de proteger las pesquerías de salmón de Alaska. Estas proclamaciones no respondían a ninguna evolución de los conceptos jurídicos vigentes en la época, sino que se trataron de decisiones de carácter exclusivamente político que los juristas codificaron posteriormente.

Por otra parte, las amenazas asimétricas son cada vez más diversas y difíciles de detectar. Es sabido que estas amenazas, normalmente, suelen proceder de actores que cuestionan el actual orden internacional y su implementación suele ser difícil de identificar, vigilar y atribuir. Unas amenazas que previsiblemente aumentarán su ocurrencia, debido a los intereses creados por el crecimiento de la economía azul y por la intensificación de la competencia estratégica entre actores.

Los riesgos provocados por estas amenazas pueden orientarse hacia la consecución de objetivos físicos, tales como el bloqueo de puntos de tránsito obligado o a labores de vigilancia; también a objetivos lógicos, como ataques cibernéticos a la infraestructura digital que soporta la seguridad marítima o amenazas logarítmicas que pueden llegar a alterar la recogida de datos de sensores marítimos. Todas ellas son susceptibles de llegar a tener un gran impacto en el espacio marítimo, afectando directa o indirectamente tanto a la economía azul como a la percepción pública de la eficacia de las autoridades estatales, que serán percibidas como incapaces de hacer frente a estos incidentes.

Finalmente, el cambio climático y sus efectos asociados son posiblemente la tendencia con mayor impacto potencial sobre las anteriormente mencionadas, ya que funciona como un elemento catalizador de los elementos constituyentes de las antedichas tendencias. Así, por ejemplo, el cambio climático contribuye a la erosión del litoral, al surgimiento de condiciones climáticas extremas que afectan a todas las actividades en el entorno marítimo, a la apertura de nuevas rutas comerciales cuya explotación podría reconfigurar los flujos comerciales marítimos e, incluso, puede llegar a afectar a la viabilidad de muchas infraestructuras físicas a medio y largo plazo; también es una de las causas del acercamiento diplomático de China a las naciones insulares del Pacífico. Las consecuencias de esta tendencia tienen una dimensión transversal sobre los principales factores que condicionan la geopolítica de los mares y océanos.

3. Principales áreas de interés geopolítico desde una perspectiva marítima

A nivel internacional, podemos delimitar seis zonas de interés que no solo se diferencian geográficamente, sino que también enfrentan diferentes tipos particulares de amenazas, desafíos y problemas.

3.1. Atlántico Norte y Mar del Norte

En esta región, las principales cuestiones son la seguridad de los flujos comerciales en las rutas de aproximación a Europa noroccidental, la protección de las infraestructuras submarinas y el equilibrio entre las fuerzas navales de los diferentes actores.

En primer lugar, en relación con la seguridad de los flujos, el principal cambio a tener en cuenta en los próximos años es el retorno de amenazas militares creíbles sobre las Líneas Marítimas de Comunicación (SLOC) hacia y desde Europa, con el consiguiente impacto en las cadenas de suministro. Un riesgo relacionado con la amenaza a las SLOC podría ser el posible uso de minas marinas, unos sistemas que están ampliamente disponibles y que pueden configurar el espacio de batalla naval y las aproximaciones al mismo. En segundo lugar, no se puede obviar que la lucha contra las actividades delincuenciales, fundamentalmente el tráfico de sustancias estupefacientes desde Latinoamérica, es un aspecto que cada vez requiere una mayor demanda de la actuación por parte de los Estados.

Además, en lo que se refiere a la protección de las infraestructuras submarinas, las principales implicaciones están relacionadas con el hecho de que las zonas marítimas cada vez tienen una mayor importancia económica relacionada con el valor inherente a las instalaciones en alta mar, así como a la explotación de los recursos naturales y submarinos. Unas instalaciones cuya protección es necesaria y que también tienen su vertiente en la costa materializada en los cables submarinos, cuya protección, incluso, mayores dificultades.

Por último, es previsible que, en la próxima década, los avances tecnológicos afecten aún más al equilibrio entre fuerzas navales, pudiendo vislumbrarse que esta afectación puede llegar a desequilibrar la vertiente ofensiva frente a la defensiva. Por ser una zona donde se concentran modernas marinas de guerra, este desequilibrio tendrá importantes consecuencias, tanto en el desarrollo de las estrategias navales de los países concernidos como en la necesidad de establecer prioridades de inversión que contribuyan a mitigar el antedicho cambio del centro de gravedad entre la vertiente ofensiva y la defensiva de las acciones militares.

3.2. Regiones Báltica y Ártica

En estas regiones, las cuestiones más relevantes en el ámbito de la seguridad incluyen la evolución de la guerra híbrida y los

enfrentamientos en zonas grises, las nuevas SLOC que se están abriendo con el deshielo y que podrían afectar a la libertad de comercio, y el control asimétrico del mar mediante capacidades A2/AD cada vez más avanzadas.

Es innegable que en los últimos años las estrategias híbridas han ganado terreno rápidamente, convirtiendo los conflictos latentes en un problema multidimensional. Las vulnerabilidades ante las amenazas híbridas a la seguridad marítima afectan a diversos ámbitos, siendo el militar uno de los que más rápido tiene que adaptarse para seguir contribuyendo de forma efectiva a la gobernanza marítima. Si bien estas amenazas no son exclusivas de esta región, sí es cierto que el permanente desafío revisionista de Rusia hace que esta sea una de las regiones en las que mayor probabilidad de ocurrencia encontramos.

Además, aunque es poco probable que el Ártico se convierta en una SLOC vital de forma inmediata o que se vislumbre una posibilidad real de conflicto a corto plazo, es necesario conocer y anticipar la evolución que factores como el cambio climático provocarán sobre el área ártica, ya que a medida que se vayan consolidando estas nuevas SLOC irán surgiendo cuestiones de soberanía entre diferentes actores que, con seguridad, se enfrentarán con los intereses prioritarios en el campo de la seguridad de Rusia y con las pretensiones chinas de explotación de recursos naturales en esa zona.

Por último, el aumento de la capacidad de atacar objetivos a larga distancia está provocando un cambio en el equilibrio ofensivo-defensivo de las fuerzas navales a favor de las medidas ofensivas. Dada la naturaleza multidominio de la A2/AD se debe considerar que cualquier estrategia que intente minimizar la influencia de los sistemas de ataque a gran distancia pasa por la creación y mantenimiento de burbujas A2/AD, lo que elevará el coste económico de la victoria y podría hacer que el conflicto sea menos deseable para cualquiera de los dos bandos.

3.3. Mediterráneo

La importancia geopolítica de esta región es el resultado de tres factores: su ubicación en la confluencia de Europa, Asia y África; sus importantes rutas marítimas internacionales jalonadas de estrechos a la navegación; y su potencial como fuente de petróleo y gas natural. A medida que crezca el potencial energético

del Mediterráneo Oriental, también crecerá el interés internacional en la zona, así como las posibilidades de un potencial de conflicto. Esta región es de gran importancia para Europa, en parte porque la seguridad europea está intrínsecamente ligada a la de Oriente Medio y el Norte de África. Una vinculación que requerirá la acción en los niveles estatal y supraestatal de los países de la Unión Europea para desarrollar soluciones militares y civiles.

Dentro de la región Mediterránea, reviste especial interés para España el estrecho de Gibraltar, una zona donde confluyen Europa y África, Oriente Medio y el Atlántico. Su seguridad se enfrenta en la actualidad a dinámicas y desafíos que deben ser abordados en un mundo cada vez más complejo e interdependiente.

Durante la Guerra Fría, el estrecho de Gibraltar, además de mantener su originaria importancia en relación con el tráfico marítimo mundial, añadió un nuevo valor estratégico al convertirse en el lugar de paso obligado de los buques de la OTAN, mientras los del extinto Pacto de Varsovia se adiestraban en cerrarlo para que el flanco sur no pudiera ser reforzado desde el Atlántico, pese a mantener la tensión de forzarlo y poder asegurarse un acceso hacia el Mediterráneo y Oriente Medio, ampliando la importancia estratégica del eje este-oeste de este paso. Con la desaparición de la Unión Soviética en 1991, el estrecho de Gibraltar mantuvo su importancia en relación con el tráfico marítimo internacional y perdió casi de golpe la estratégica, al no contar la OTAN con un enemigo claro que se le opusiera. De forma progresiva se fue añadiendo una nueva dimensión sobre el eje norte-sur, a medida que la seguridad europea se veía cada vez más amenazada por las turbulencias del continente africano; o más recientemente con los flujos no regulados de inmigrantes explotados por redes internacionales de crimen organizado.

En los últimos años, el renacer de la geopolítica a raíz de la configuración de un mundo cada vez más multipolar y el nuevo papel de Rusia en el Mediterráneo Oriental y Oriente Medio han revitalizado la dimensión estratégica del eje este-oeste del estrecho de Gibraltar, que se viene a sumar a la ya establecida sobre el eje norte-sur. Por otra parte, la paulatina descomposición del Estado libio, tras la intervención de la OTAN en 2011, y el asentamiento de organizaciones terroristas en el país, han sumado una clara amenaza al tráfico marítimo en las inmediaciones de este estratégico punto (Morales Morales y Romero Bartumeus, 2017).

A medio plazo, en la región del Mediterráneo y el Mar Negro, los principales puntos de preocupación son la integridad de las fronteras de la Unión Europea, la seguridad político-económica y la política de los recursos y flujos energéticos con origen marítimo o que se realiza a través de la mar.

Además, en esta región, China mantiene importantes inversiones económicas y relaciones políticas, lo que a medio plazo podría implicar una mayor presencia militar china en la región. Por otra parte, en su búsqueda de puertos cálidos, la flota rusa es un actor presente en el Mediterráneo, no solo por su base en la península de Crimea, sino por las relaciones que mantienen con países ribereños para garantizar el atraque de sus buques, en puertos de apoyo, situados en estos países.

3.4. Indo-Pacífico

La región del océano Índico está formada por cinco subregiones⁴ que representan todos los niveles de desarrollo económico, desde los países más pobres a los más ricos del mundo, de los países con economías basadas en la pesca a los custodios del 40 % de la producción mundial de petróleo; desde Estados fallidos que luchan con los terroristas a los países que sirven como modelos para la democracia con diferente potencial demográfico y nivel de desarrollo; crisol de civilizaciones, religiones y culturas que contienen el 40 % de la población mundial que se estima que podría alcanzar el 55,3 % en 2050.

Además, la región alberga el corredor de comunicaciones marítimo más transitado y significativo del mundo, con el 61 % del tráfico mundial de contenedores y el 70 % del tránsito mundial de petróleo. Las SLOC van de un punto de estrangulamiento estratégico a otro, desde Bab el Mandeb y el estrecho de Ormuz, por donde pasa el 40 % del comercio mundial de crudo; al estrecho de Malaca, por el que transita 40 % del comercio mundial. Al mismo tiempo, esta región es considerada como «un arco de inestabilidad», porque contiene once de los veinte Estados incluidos en el «Índice de Estados Fallidos» (Lukaszuk, 2020).

El sudeste asiático, a diferencia del noroeste inmerso en las tensiones provocadas por Corea del Norte, se configura como un

⁴ Oriente Próximo, Mar Rojo y Cuerno de África, África Oriental y Subsahariana, Asia Meridional, Sudeste Asiático/Oceanía.

conjunto de Estados que, dejando atrás sus problemas de legitimidad interna y construcción del Estado, están preparados para defender lo que consideran sus derechos territoriales fuera de sus fronteras; convergiendo en el entorno marítimo con dos gigantes demográficos como China y la India. Durante las últimas décadas, el eje económico y demográfico del planeta se ha desplazado de forma considerable hacia el extremo opuesto de Eurasia, donde los espacios entre los grandes centros de población son esencialmente marítimos. El mar del Sur de China, la masa de agua a la que se refería Spykman (1944), se ha transformado en un lugar estratégico para el comercio marítimo internacional, pero también en un entorno fundamental para el proyecto de integración regional presentado por China en 2013, la Ruta de la Seda Marítima, un proyecto que responde a la construcción de una franja económica alrededor de la histórica Ruta de la Seda y el moderno Collar de Perlas de la ruta marítima, con la intención de establecer una infraestructura capaz de soportar el comercio marítimo mundial⁵.

Además, no puede obviarse que el mar del Sur de China se ha transformado en los últimos años en un foco de tensiones, motivadas fundamentalmente por las reclamaciones territoriales, cuyas verdaderas causas se pueden situar en la existencia de ingentes recursos energéticos y biológicos (Morales Morales, 2016). Por otra parte, China sostiene una reclamación histórica sobre el mar del Sur de China, situando sus derechos sobre un gran anillo, conocido como «la lengua de vaca», que abarca desde la isla china de Hainan en el extremo norte del mar del Sur de China hasta mil doscientas millas de distancia de Singapur y Malasia. El resultado de esta reclamación es que los nueve Estados ribereños están más o menos enfrentados con Pekín y, por lo tanto, dependen en gran medida del apoyo diplomático y militar de los Estados Unidos. China se niega a negociar las disputas territoriales en el seno de la ASEAN y exige encuentros bilaterales con las naciones afectadas, lo que limita las posibles alianzas entre diferentes actores, como Japón, cuyas disputas se localizan en el mar de China Oriental y Filipinas, cuyas disputas se ubican en el mar del Sur de China.

Este entorno, influenciado por las políticas de sesgo nacionalista y acciones de relativa agresividad, está en el origen de que la

⁵ La Ruta de la Seda Marítima incluye acuerdos con más de 65 países que en el entorno marítimo se plasman en concesiones para terminales marítimos y bases militares en más de veinte naciones.

mayor parte de las fuerzas armadas de los países de la región estén orientándose hacia el exterior, con marinas de guerra y fuerzas áreas caracterizadas por un alto nivel tecnológico. Así, durante más de una década, gran parte de ellos han incrementado su gasto en defensa con objeto de modernizar sus capacidades militares, particularmente en los dominios aeroespacial y marítimo. Esta modernización se ha visto influenciada de una manera decisiva por dos factores: la crisis económica y financiera de carácter global que floreció en 2008 y la expansión marítima de China durante los últimos años. En concreto, en un claro efecto de acción-reacción ante la expansión de China, un gran número de países del sudeste asiático han realizado importantes inversiones para dotarse de modernas capacidades navales y aéreas orientadas a la vigilancia y defensa del territorio. Sin embargo, la mayor parte de ellos no han desarrollado de forma simultánea las capacidades de construcción, operación y mantenimiento de estos sofisticados medios; ni tampoco han tenido en consideración su impacto sobre la estructura de sus respectivas fuerzas armadas, lo que a medio plazo podría provocar un significativo desequilibrio en sus respectivas estructuras de fuerza (Lee, 2015).

El otro gran actor regional, los Estados Unidos, es una potencia cuya preponderancia mundial podría ir disminuyendo paulatinamente en los próximos años, sin que pueda ser considerado como una potencia en decadencia en términos absolutos. Su dominio tecnológico y económico a nivel mundial y sus capacidades militares le permiten ejercer una gran influencia sobre otros actores, aislándole de sus eventuales aliados; mientras, de forma simultánea, garantiza el acceso a los recursos internacionales tanto a sus aliados como a sí mismo. Sus principales intereses en el sudeste asiático responden, en primer lugar, a garantizar la suficiente presencia estratégica en los asuntos regionales, de manera que pueda evitar el intento de cualquier otra potencia por dominar la región; y en segundo lugar, pretende asegurar el acceso a los mercados internacionales y recursos estratégicos, tanto para sí mismo como para sus aliados en caso de crisis⁶ (Mearsheimer y Walt, 2016).

⁶ Según Mearsheimer y Walt, una estrategia de equilibrio extraterritorial «Offshore Balancer Strategy» permitía a una gran potencia mantener su poder sin los costes de grandes despliegues militares en todo el mundo. Es un tipo de gran estrategia que solo pueden seguir los Estados insulares situados en los bordes de Eurasia y las grandes potencias aisladas, como Estados Unidos. Exige que dichos Estados mantengan un

Como actores emergentes, es necesario hacer referencia a dos naciones marítimas continentales: India y Australia. Australia, una nación con clara mentalidad marítima, proporciona toda la importancia a la ZEE que rodea al continente, rica en recursos naturales, y a las SLOC que circulan por su entorno y que unen el continente americano con el sur de África, optando por una estructura de fuerzas con capacidad de actuación en la región del noroeste del océano Índico, el Sudeste asiático y el Pacífico sur. Por otra parte, India es un subcontinente rodeado por dos iniciativas chinas: la Ruta de la Seda terrestre y el Collar de Perlas marítimo, una situación de cerco que le hace tomar iniciativas para asentarse como líder regional en la mar. Considera como intereses marítimos principales la protección del territorio nacional, asegurar la estabilidad regional en el entorno marítimo inmediato y crear, desarrollar y sustentar una economía azul basada en la infraestructura *off shore* y portuaria; para ello se encuentra inmersa en un programa de incremento de su potencia naval, que mantendrá a la expectativa mientras se estabiliza la región y se conforman las alianzas militares en la zona (Paredes, 2021).

A medio plazo, las principales preocupaciones en la región que pueden afectar a la seguridad son el cada vez mayor papel de la Iniciativa de la Ruta Marítima de la Seda de China, la creciente presión revisionista sobre el orden mundial post Segunda Guerra Mundial, la militarización del océano Índico y fenómenos no erradicados de piratería.

Por una parte, China prosigue con el desarrollo de la Ruta Marítima de la Seda. En este desarrollo se atisban numerosos indicios de que algunos puertos, situados a lo largo de las SLOC y en la confluencia de estrechos de carácter estratégico, podrían llegar a ser utilizados con fines militares como bases auxiliares para la marina de guerra el Ejército Popular de China en su afán por garantizar el flujo de los vitales recursos naturales que China importa y que sirven como motor de su economía.

Por otra parte, dentro del marco de la creciente importancia de la «economía azul», será necesario promover un uso equitativo de los océanos y de los recursos oceánicos. Sin embargo, el creciente poderío de la marina de guerra china y la utilización de tácticas híbridas con su flota de guardacostas limitando el acceso

equilibrio aproximado de poder en las tres regiones geopolíticas clave del mundo: Europa, el Golfo Pérsico y el Noreste Asiático; interviniendo ante posibles situaciones de crisis solo si la amenaza no es gestionable para las potencias regionales.

de algunos Estados ribereños a estos recursos, incluso contraviniendo resoluciones internacionales, podría ser fuente de conflicto a medio plazo que implicase a Japón⁷ o India directamente e, incluso, a los Estados Unidos indirectamente, en su afán por mantener la libertad de navegación en esta región del mundo.

Finalmente, es necesario tener en cuenta que la región alberga dos de las zonas más activas a nivel mundial en materia de piratería. Una actividad delincriminal que deriva de una falta de gobernanza marítima y que tiene influencia directa en los costes asociados a los tráficos marítimos desde Asia a Europa y en la expansión comercial de empresas europeas hacia esa región. Además, podría llegar a significar un aliciente para la explotación de la ruta ártica por parte de algunas navieras (Martínez-Zarzoso y Bensassi, 2013).

3.5. África occidental

África occidental se caracteriza por una abundancia de recursos naturales, una falta de gobernanza marítima y una persistencia de organizaciones de crimen organizado, entre las que se incluye la piratería, con fuertes vínculos dentro de las organizaciones gubernamentales.

A nivel internacional, existe un gran esfuerzo por colaborar con los países de la región en fomentar una mejor gobernanza marítima que mitigue la acción de las redes de crimen organizado, fundamentalmente en el robo de hidrocarburos, y de las acciones de piratería. Además, existe un gran déficit en el control de la explotación de los recursos naturales que lastra las oportunidades económicas de los países ribereños y su consiguiente desarrollo económico.

3.6. Caribe

En esta región, las principales amenazas son la carencia de un nivel adecuado de gobernanza marítima y la necesidad de proveer de ayuda humanitaria derivada de las constantes catástrofes naturales que asolan a los países ribereños. Una gobernanza

⁷ Ante las restricciones impuestas por su Constitución a las Fuerzas Armadas en lo referente a áreas de actuación, Japón ha optado por desarrollar una marina de guerra con unas capacidades limitadas, pero disponibles para asumir la práctica totalidad de las formas de combatir en la mar (Paredes, 2021).

marítima que se ve influenciada por la inestabilidad que proyecta la situación política de Venezuela en la región, tanto en materia de incremento de la criminalidad, especialmente en lo correspondiente a tráficos ilícitos, como de dependencia de actores terceros, como China y Rusia, lo que favorece la influencia de estos dos países en la región.

Por último, los efectos del cambio climático tienen una especial incidencia en los países de la región con un incremento de los efectos provocados por catástrofes naturales, que podrían requerir esfuerzos en gestión de crisis en el dominio marítimo y de reconstrucción de infraestructuras portuarias, necesarias para el desarrollo económico.

4. Rusia y China como actores revisionistas

Rusia y China pretenden disuadir a las naciones en conflicto de la presencia de Estados Unidos para solventar disputas regionales y desplazar a esta potencia como principal socio en el comercio, por lo que sus acciones constituyen la mayor incógnita de cara al futuro en el dominio marítimo. Además, los dos países, compiten con Estados Unidos para dominar las reglas del comercio marítimo, negar el libre acceso a los centros logísticos de distribución, restringir la libertad de los mares y controlar los estrechos (Paredes, 2021).

La marina de guerra rusa puede ser considerada hoy en día como heredera de la soviética y se describe como el último medio para asegurar los objetivos rusos en este dominio, constituyendo el «componente principal» del potencial marítimo de Rusia y una de las principales herramientas de la política exterior rusa. Su doctrina marítima fue revisada en el año 2015 y mantuvo la mayor parte de los cometidos tradicionalmente asignados a esta rama de las fuerzas armadas, entre ellos proteger el territorio nacional frente a enemigos que dispongan de armamento de precisión de largo alcance, tanto en el entorno litoral como en alta mar. De esta manera, la marina de guerra sería un instrumento orientado a proporcionar capacidad de disuasión a través del potencial lanzamiento de misiles balísticos armados con cabezas nucleares desde su flota de submarinos y llevar a cabo la protección de los submarinos y la defensa de las aguas territoriales con las unidades de superficie (Gorenburg, 2017). Con respecto a la proyección del poder naval sobre tierra, su capacidad es limitada, aunque las acciones desarrolladas durante el conflicto sirio

han mostrado una mejora de esta capacidad, que no ha sido totalmente refrendada durante el conflicto con Ucrania. Por otra parte, durante los últimos años se ha observado una tendencia a la actuación conjunta con el resto de las fuerzas armadas rusas, en línea con las lecciones aprendidas tras el conflicto de Georgia en 2008. Las limitaciones presupuestarias y el verdadero alcance de los planes de modernización existentes permiten atisbar que a corto y medio plazo la marina de guerra rusa continuará centrada en los objetivos de disuasión y defensa de las aguas territoriales, manteniendo unas limitadas capacidades de proyección del poder naval sobre tierra (Fedyszyn, 2017).

En su renovada doctrina, tal y como indica Richard Connolly, hay cambios significativos, aunque a veces sutiles, con respecto a la doctrina de 2001. La reivindicación de la exclusividad de la jurisdicción sobre la exploración, explotación y conservación de los recursos naturales situados en la plataforma continental rusa es reforzada en el nuevo documento con referencias concretas a la «participación de componentes militares» de las capacidades marinas de Rusia para garantizar esta exclusividad de la jurisdicción. De este postulado se podría deducir que los responsables políticos de Rusia ven el Ártico como una zona de posibles conflictos militares en el futuro, donde mantienen una presencia militar. La doctrina también afirma que la flota de transporte comercial y la infraestructura de Rusia (puertos, infraestructura de servicios, etc.) deben modernizarse para garantizar que el país siga siendo competitivo en el comercio y el transporte marítimos. Por otra parte, se señala que la flota pesquera, junto con la infraestructura asociada, necesita afrontar un proceso de modernización. Por último, la doctrina también destaca la importancia de emprender investigaciones científicas en el ámbito marino para comprender mejor los procesos antropogénicos que afectan al mar y que pueden tener implicaciones sobre la seguridad nacional rusa (Connolly, 2017).

Por otra parte, al centrar la atención en China, se puede considerar que ha sido el máximo beneficiario a nivel estratégico del colapso de la Unión Soviética. En el plano continental, superadas las divisiones internas y el estancamiento económico, el país disfruta de ventajas en el plano geopolítico con respecto a Rusia como resultado de su mayor población, recursos agrarios y centros industriales en el noroeste de Asia; además, posee líneas de comunicación interna que le proporcionan una importante profundidad estratégica. Todo ello le ha permitido ejercer una gran

influencia sobre el territorio continental del sudeste asiático, tras la retirada de los Estados Unidos en 1975.

La publicación de su *Estrategia Militar*, en mayo de 2015, supuso una verdadera revolución en la concepción sobre el empleo de la marina de guerra del Ejército Popular chino. Con la publicación de este documento, China mostró una ambición más global, que incluye su proyección a través del dominio marítimo. Ante los nuevos desafíos a los que se enfrenta el país más allá de su territorio, la Estrategia proporciona directrices a la marina del Ejército Popular para que de forma progresiva dirija su esfuerzo desde un concepto de empleo orientado a la defensa de las aguas territoriales, hacia otro que combine la defensa de estas y la acción en las aguas internacionales, todo ello con el fin de contribuir a proteger los intereses nacionales más allá del propio territorio; a la vez que se constituye una estructura de fuerza eficiente, multifuncional y que fomente el carácter conjunto. Con esta intención, la marina del Ejército Popular orientará sus esfuerzos a desarrollar sus capacidades de disuasión estratégica y actuación conjunta e integral.

La importancia conferida por China al entorno marítimo se hace patente cuando la *Estrategia Militar* concluye que el tradicional modo de pensamiento, que identificaba el entorno de las operaciones terrestres como prioritario, debe abandonarse en beneficio de la importancia que posee la protección de los intereses y derechos territoriales en la mar. La Estrategia instituye como una necesidad para el país el desarrollo de unas capacidades marítimas en consonancia con la salvaguarda de su seguridad nacional, intereses, soberanía y derechos marítimos; proporcionando seguridad a las líneas de comunicación marítima y a los intereses nacionales fuera de territorio nacional, todo ello con el objeto de convertir a China en una potencia marítima.

Durante los próximos años, China y los Estados Unidos serán las dos grandes potencias del sudeste asiático. Difícilmente, en el futuro, construirán sus relaciones sobre la base de una alianza estratégica, antes bien, previsiblemente, sus relaciones estarán caracterizadas por rivalidades estratégicas sobre la base de la competencia en ámbitos como el de la seguridad y la influencia regional. Los Estados Unidos han manifestado de forma clara su intención de continuar sus tránsitos y patrullas militares, tanto aéreas como marítimas, a través de las aguas y territorios reclamados por China en el mar de China, para contribuir a mantener, entre otros objetivos, la libertad de navegación y un entorno

seguro con la intención de mantener la estabilidad en una región que tiene gran influencia sobre el transporte de bienes y productos energéticos, flujos comerciales de los que China es dependiente, ya que su modelo de crecimiento económico está muy influenciado por la exportación de productos manufacturados desde los puertos de Hong Kong, Shénzhen y Guangzhou, que representan el cuarenta por ciento del producto interior bruto del país (Matsamura, 2015).

5. El desarrollo de las capacidades navales en un entorno en evolución

En un entorno con una alta dosis de incertidumbre, donde las relaciones entre actores estatales y no estatales fluyen de forma muy dinámica, las capacidades navales incrementan su valor militar y político debido a las oportunidades que presentan como facilitador del acceso geográfico, manteniendo el respeto de la legalidad internacional y minimizando los acuerdos necesarios con terceros países o la exposición previa en zonas de conflicto.

En este sentido, las capacidades navales permiten reaccionar ante un entorno incierto mediante la adaptabilidad y la convergencia, proporcionando posibilidades de actuación en todo el espectro del conflicto, desde actividades de presencia y diplomacia naval hasta la proyección del poder naval sobre tierra. El empleo de estas capacidades siempre tendrá un objetivo fundamental y prioritario: la protección física de la integridad territorial. Este objetivo se alcanzará, fundamentalmente, a través de la proyección del poder naval, la disuasión, el control marítimo y la provisión de ayuda humanitaria.

Aunque en los últimos años fenómenos como la piratería y el terrorismo han centrado el debate sobre la seguridad marítima, aspectos como la carrera de armamento, las aspiraciones de nuevos actores emergentes, la lucha por el acceso a los recursos, el control de las rutas marítimas y la dependencia del ciberespacio, son aspectos que influirán decisivamente sobre esta dimensión de la seguridad en los próximos años. Todas estas dinámicas tendrán un claro reflejo tanto sobre las flotas mercantes como sobre las marinas de guerra, siendo quizá las más disruptivas la proliferación de capacidades de negación de área o acceso y la gran influencia del ciberespacio sobre los nuevos sistemas; dinámicas cuya evolución podría avocarnos a una verdadera revolución en los asuntos marítimos.

Por otra parte, es necesario tener en cuenta que la situación final deseada que pretende alcanzar el concepto de negación de área o acceso se centra en evitar el acceso de las fuerzas de un determinado país a un potencial teatro de operaciones con la intención de limitar la capacidad de estas fuerzas de proyectar su poder sobre tierra. En el dominio marítimo este concepto está directamente relacionado con el ciberespacio, ya que en los últimos años los sistemas desarrollados tienen una gran dependencia de este dominio. Esta tendencia no variará a corto o medio plazo, sino que previsiblemente aumentará. Se debe tener en cuenta que el dominio ciberespacial posee características críticas que influyen sobre el marítimo, ya que en su seno se desarrollan los intercambios de información. Además, en el ámbito militar, facilita el funcionamiento de los sistemas de mando y control, la difusión de la inteligencia y el empleo de las armas de precisión. Por todo ello, tanto las flotas mercantes como las militares deben asegurar el libre acceso y empleo al ciberespacio para poder garantizar su efectividad en el mar.

Como se infiere fácilmente, la vinculación entre los dominios marítimo, aeroespacial y ciberespacial constituirá un reto para las marinas de guerra modernas, que deberán afianzar la integración y protección de todos estos dominios para enfrentar de forma efectiva a un adversario con capacidades de negación de área o acceso. Esta actuación multidominio requiere de forma inevitable del fomento de la acción conjunta para incrementar la resiliencia de las capacidades propias mediante el máximo empleo de las del resto de las fuerzas armadas, dando lugar a una interdependencia de la fuerza conjunta que facilitará el planeamiento y conducción de operaciones de carácter distribuido de forma simultánea en estos cuatro dominios.

Mantener la libertad de acceso y empleo a estos dominios, incluso en condiciones en las que las comunicaciones pueden llegar a ser interrumpidas o degradadas, obligando a operar exclusivamente en zonas restringidas, constituye un elemento indispensable para desplegar, sostener y apoyar de forma efectiva el empleo de las fuerzas expedicionarias a través del control de las líneas de comunicación marítima, con el objeto de desarrollar cometidos de disuasión, operaciones expedicionarias o de proyección de la fuerza.

Otro aspecto de interés vendrá determinado por el empleo de herramientas no convencionales orientadas a influir en la seguridad marítima. Un aspecto que se analizará más detalladamente

en el epígrafe siguiente, pero que está obligando a la reconfiguración de algunas capacidades en aquellas marinas de guerra que han dado la suficiente importancia a esta nueva amenaza, ya que la preparación para el conflicto de alta intensidad puede no llegar a ser suficiente para preservar los intereses de los países contra una agresión caracterizada por la amenaza híbrida marítima.

La disuasión y la defensa deben integrarse a lo largo y ancho de la doctrina de defensa de un país conformándose como un principio informador de esta. Por otra parte, los requisitos para la disuasión mediante la negación de la guerra y la lucha real no son los mismos. El reto consistirá en encontrar un equilibrio adecuado entre ambas opciones, maximizando la interrelación para garantizar que las fuerzas de disuasión sean eficaces y sostenibles antes de la guerra, al tiempo que contribuyen y facilitan el éxito de la flota en las fases iniciales de un intercambio cinético.

Finalmente, es necesario tener en cuenta que todos estos desafíos deberán ser contemplados al referirnos a la proyección del poder naval sobre tierra en la zona litoral, una acción que requerirá cada vez en mayor medida de una fuerza conjunta interdependiente dónde, como ya se ha comentado, las opciones de acceso a la zona litoral se sustenten en la suma de capacidades que permitan operar de forma simultánea en todos los dominios.

6. La amenaza asimétrica y la zona gris en el entorno marítimo

Jesús Pérez Triana resume de forma magistral, en un artículo publicado en la *Revista General de Marina* en 2011, la capacidad mostrada por la amenaza asimétrica en el entorno marítimo en el marco del ejercicio Millenium Challenge 2002. El escenario hipotético consistía en un conflicto entre Estados Unidos y un país no definido del golfo Pérsico que utilizaba una estrategia asimétrica durante el enfrentamiento. Un escenario en el que teóricamente existía una desproporción de medios que hacían improbable que se pudiese rechazar la invasión estadounidense. El segundo día del ejercicio el actor adversario tomó la iniciativa utilizando tácticas asimétricas consistentes en el empleo de embarcaciones ligeras para localizar la posición de la flota enemiga y, posteriormente, atacó a los buques con misiles antibuque lanzados desde la costa y con enjambres de embarcaciones suicidas. El resultado de esta confrontación, según los jueces, llevó al hundimiento de un portaaviones nuclear, diez escoltas y cinco buques de asalto anfíbio (Triana, 2011).

El adversario teórico había utilizado una estrategia asimétrica basada en evitar confrontaciones directas o sostenidas en el mar, basándose en ataques sorpresa, provocando la saturación en las defensas propias mediante ataque en enjambre y emboscadas; y utilizando una estructura de mando descentralizado que fuese capaz de garantizar la continuidad de las operaciones en el caso de que se produzca un colapso de la capacidad de mando y control, después de un ataque inicial por parte del país atacante⁸.

Irán, Rusia y China lideran la guerra híbrida en la mar, es decir, emplean de forma simultánea medios convencionales e irregulares, lícitos e ilícitos, civiles, militares o criminales para alcanzar los objetivos políticos marcados por su estrategia marítima (Izquierdo, 2019). Una actuación que puede llegar a provocar sus efectos con una absoluta falta de adherencia, si es necesario, a las normas, convenciones o valores internacionales, lo que representaría el mayor desafío para los regímenes democráticos en los países occidentales, cuestionando la versión oficial de cualquier hecho y promoviendo una especie de parálisis en los procesos políticos de toma de decisiones, de forma prioritaria en aquellos que estén relacionados con sus objetivos geopolíticos en asuntos de seguridad (Morales Morales, 2017a).

Esta amenaza puede concretarse en sistemas submarinos capaces de interrumpir las comunicaciones a través de los cables submarinos, utilizar buques mercantes para el sembrado de minas marítimas que impidan el uso de determinados puertos o buques de la flota pesquera dotados misiles portátiles tierra-aire (Schaub, Murphy y Hoffman, 2017).

Sin embargo, de estos tres países, China es quien mejores resultados del empleo de una estrategia híbrida en la mar obtiene en sus conflictos con Taiwán, Corea del Sur y Japón. Además, según Hunter Stires, China se esfuerza en el mar de China Meridional en someter a la población civil marítima de sus vecinos y, a su vez, a sus gobiernos, a la visión autoritaria de Pekín sobre la soberanía marítima. Para ello, libra una «insurgencia marítima» que pretende acabar con la libertad marítima y derrocar el sistema de Derecho internacional respaldado por Estados Unidos. Esta estrategia de China atenta contra intereses vitales para Estados

⁸ Según John Arquilla y David Ronfeldt, existen dos requisitos para llevar a cabo un ataque de enjambre; que lo lleve a cabo un gran número de unidades pequeñas que maniobren y estén estrechamente interconectadas, pero que además no solo actúen como elementos de combate, sino también de reconocimiento (Triana, 2011).

Unidos, que se verá obligado a evitar el éxito de esta campaña o, de lo contrario, podría suponer un grave perjuicio a largo plazo (Stires, 2020).

El desarrollo de la guerra híbrida en el mar permite defender los intereses nacionales sin necesidad de comprometer grandes inversiones y de manera relativamente anónima mediante el empleo de herramientas no convencionales orientadas a influir en la seguridad marítima. Una primera aproximación a esta tendencia viene determinada por el creciente empleo de medios no militares, tales como guardacostas, con la intención de coaccionar a terceras partes, pero también comienza a hacerse evidente la ejecución de actividades planeadas, coordinadas y controladas de forma centralizada, que incluyen tanto acciones convencionales como no convencionales, llevadas a cabo por actores militares y no militares siguiendo el modelo de lo que conocemos como estrategias híbridas.

Estas estrategias se orientan a incrementar la ambigüedad de las acciones desarrolladas con el objetivo de dificultar los procesos de decisión propios y ralentizar la coordinación para la provisión de respuestas efectivas. Según el almirante estadounidense, James G. Stavridis, las acciones llevadas a cabo por estados en el marco de una estrategia híbrida marítima se desarrollarán fundamentalmente en el entorno de las aguas territoriales a través del empleo de una variedad de plataformas civiles armadas, tanto con armamento letal, tales como cañones, misiles y minas, o no letal, que podría incluir emisores sónicos o de alta intensidad energética, cañones de agua, etc.; además, contarían con la capacidad de desplegar sonoboyas y vehículos controlados remotamente para obtener información de interés. Todo ello, controlado y coordinado bajo una estructura de mando y control unificada (Morales Morales, 2017b).

En cuanto a los actores no estatales, las organizaciones terroristas suponen un gran riesgo en el dominio marítimo no siempre lo suficientemente valorado. De acuerdo con los datos contenidos en las diferentes bases de datos sobre terrorismo, la incidencia de este fenómeno en el dominio marítimo oscila entre el 1 y el 2 %. Sin embargo, los ataques sobre el USS Cole (DDG 67) en 2000, el M/V Limburg en 2002, el USS Ashland (LSD-48) y el USS Kearsage (LHD-3) en 2005 y sobre el M/V Star en 2010; así como el frustrado ataque sobre la fragata paquistaní PNS Zulfiqar (FFG-251) en 2014, con la intención de atacar con su armamento a buques de la marina de guerra estadounidense surtos en el

puerto de Karachi, han demostrado tanto la capacidad como la voluntad de estas organizaciones para actuar en el dominio marítimo (Echevarría Jesús, 2017).

De igual forma, existen indicios que hacen pensar que Dáesh podría haber utilizado el mar Mediterráneo para realizar la transferencia de medios y personal desde Oriente Medio hacia Libia, utilizando para ello buques de pequeño porte con destino a la ciudad portuaria de Misrata, a los que previamente habrían transbordado en aguas internacionales.

A pesar de que los objetivos marítimos proporcionan a las organizaciones terroristas un carácter menos icónico que los objetivos aéreos, de acuerdo con el investigador de la Universidad de Halifax, Peter Hayden, una acción terrorista de grandes dimensiones en el dominio marítimo es inevitable, es solo cuestión de determinar dónde y cuándo. De esta forma, la hipótesis más probable, y también la de mayor impacto, se centraría en una acción terrorista orientada a la desestabilización económica (Asal y Hastings, 2014).

7. Conclusiones

En las próximas décadas, el entorno marítimo reunirá características como la volatilidad, la incertidumbre, la complejidad y la ambigüedad. Aspectos que no son ajenos a otras épocas, pero que en la actualidad se ven influidas por la intensidad con la que se manifiestan las amenazas. La intensificación de las actividades humanas sobre los mares y océanos en pacífica convivencia demandan una prudente gestión de las tensiones geopolíticas y una acción colectiva que preserve el medio natural.

Sin embargo, no parece que la convivencia pacífica esté asegurada plenamente. La era posterior al 11 de septiembre sitúa a los países occidentales ante un creciente número de desafíos y crisis emergentes que en conjunto representan los más complejos desafíos a la seguridad, desde el final de la Segunda Guerra Mundial, y cuyas amenazas incluyen la guerra cibernética y de información; el terrorismo; el surgimiento de redes corporativas criminales transnacionales e incluso globales; los rápidos avances en inteligencia artificial y su potencial aplicación a actividades delincuenciales; la proliferación de misiles de largo alcance que proporciona a los actores la capacidad de atacar a los adversarios con gran precisión alterando el equilibrio existente entre

los sistemas de armas marítimos y terrestres; los sistemas no tripulados; y la falta de gobernanza en una gran parte de los países del mundo lo que provoca, entre otras causas, movimientos migratorios que dificultan la capacidad de proporcionar una repuesta adecuada por parte de organizaciones internacionales, nacionales y no gubernamentales. Amenazas que de una u otra manera tienen su reflejo en el dominio marítimo.

Otro rasgo definitorio de la última década es el retorno de la rivalidad entre grandes potencias como fuente de fricción en el sistema internacional. Esta rivalidad está indeleblemente moldeada por la geografía del mundo, un hecho que habla de la importancia de las marinas de guerra en este momento de cambio geopolítico. Así, entre los retos geopolíticos importantes del sistema internacional se incluyen la modernización de las Fuerzas Armadas rusas y chinas; el regreso de China a la condición de gran potencia y la consiguiente afirmación de su ascenso sobre los estados del noreste, sureste y sur de Asia; la implosión de Oriente medio con la consiguiente reordenación política regional y la drástica reducción en los últimos años del tamaño y las capacidades de las Fuerzas Armadas de los Estados de Europa Occidental.

Por otra parte, el concepto de poder naval ha cambiado y hoy en día está más vinculado a la cuestión del alcance de las actividades de las fuerzas navales fuera de las aguas territoriales y a sus esfuerzos por garantizar la seguridad de las vías marítimas de comunicación estratégicas, garantizando las cadenas de suministro, que a la protección de la supervivencia de los Estados. La seguridad marítima moderna aborda no solo cuestiones que son competencia de la Organización Marítima Internacional, como la seguridad de los buques y las instalaciones marítimas, con el objetivo principal de proteger a los profesionales marítimos contra los piratas, los terroristas y el tráfico de personas y mercancías, sino también el medio ambiente marino.

El desarrollo económico marítimo de la segunda mitad del siglo XX y XXI ha dado lugar a la creación de la economía azul, un concepto que está vinculado a la seguridad marítima, ya que las estrategias de gestión sostenible no solo requieren la aplicación y el control de leyes y reglamentos, sino que un entorno marítimo seguro constituye la condición previa para la gestión de los recursos en este dominio.

Con esta reconfiguración del concepto del poder naval Abenheim, Gingeras, James A. Russell, Wirtz, Young y Twomey sostienen

que su futuro estará sometido a tres dinámicas. En primer lugar, para mantener una capacidad de disuasión creíble, las marinas de guerra deberán preservar su capacidad para proyectar el poder en las aguas litorales de los principales teatros de conflicto geopolítico y mantener la capacidad de proporcionar asistencia militar a los países aliados y amigos o, en caso necesario, llevar a cabo una intervención en estas regiones. En segundo lugar, las marinas de guerra deben organizarse en torno a conceptos estratégicos coherentes en el marco de la fuerza conjunta, velen por la seguridad de la nación, de sus intereses y de sus aliados, y apoyen las necesidades y fines de la política nacional en su totalidad, tanto a nivel interno como externo. En tercer lugar, se puede afirmar que, desde una perspectiva centrada en la seguridad internacional, las fuerzas navales han adquirido una mayor relevancia dentro de la fuerza conjunta, esta importancia de las capacidades marítimas modernas debe ser comprendida y tenida en cuenta dentro de la comunidad de defensa, proporcionando una mayor integración que, en el seno de las marinas de guerra, puede llegar a implicar la reorganización de aquellas estructuras subsidiarias que lo requieran para facilitar y apoyar el antedicho centro estratégico (Abenheim y otros, 2018).

Estas tres afirmaciones sobre el poder naval deben constituir la base de una estrategia sólida en el mar y mantenerse constantemente en primera línea del debate sobre la composición, entidad y organización de la estructura de la fuerza; pero *a contrario sensu*, también están provocando una creciente militarización del dominio naval, a la que no son ajenas potencias como China, la India o Australia, y que puede llegar a suponer una amenaza para la seguridad y la estabilidad económica.

Desde una perspectiva más centrada en el nivel regional, quizá el principal foco de tensión deba situarse en la región del sudeste asiático, cuya realidad geopolítica en la actualidad es abordada mayoritariamente en clave de bipolaridad entre China y los Estados Unidos. La aproximación a la región bajo el prisma exclusivo de relaciones de bipolaridad es argumentada con base en el auge militar y económico de China en los últimos años; no obstante, no pueden obviarse otros aspectos de importancia como el auge demográfico de la India o las relaciones trilaterales entre los Estados Unidos, la India y Australia o Estados Unidos, la India y Japón. En este entorno, China desarrolla una política basada en la defensa de sus intereses geopolíticos con acciones que van desde la colaboración pacífica hasta el conflicto (Blanchard y Flint, 2017).

Una combinación entre las teorías de Mackinder (1904) y Spykman (1944) sugeriría que los esfuerzos de China para establecer una zona de influencia en la periferia marítima de Eurasia podrían significar un desafío para el resto de la comunidad internacional (Wey, 2022). Así, podemos concluir que la estabilidad del sudeste asiático dependerá de las aspiraciones y estrategias que desarrollen China y Estados Unidos para penetrar la esfera de influencia el uno del otro, pero fundamentalmente de la predisposición de los Estados Unidos a compartir con China el liderazgo internacional en aquellos aspectos que afecten a sus intereses nacionales y que pasan por garantizar la libertad del tráfico marítimo, entre otros aspectos. En resumen, el resultado final dependerá de los apoyos que ambos países consigan de otras naciones con intereses en el ámbito global, pero también de la capacidad de convencer a las opiniones públicas de esas naciones de la ventaja que supone el apoyo de cada uno de estos actores.

Finalmente se hace necesario dedicar una reflexión final a la importancia del pensamiento estratégico en el dominio marítimo. En el mar, como en la tierra, la estrategia es hoy en día más un método de pensamiento de carácter visionario que un modo de actuación, con una forma más aspiracional que pragmática e inmediata.

Para determinar un punto de partida en el pensamiento estratégico naval será necesario establecer una clara diferenciación no solo entre la visión a largo plazo, sino también en el reconocimiento de que la estrategia debe esforzarse por ser coherente y duradera. Las potencias marítimas han perseguido siempre el mismo objetivo estratégico: la preservación de los intereses históricos ligados al ejercicio de la libertad de los mares, es decir, la libre circulación de bienes y personas, el libre despliegue de fuerzas navales, el libre acceso a sus territorios de ultramar y la libre explotación de los recursos marinos. Así, la razón de ser de las flotas durante décadas fue la adquisición, conservación y explotación de los mares, lo que hizo buena la formulación de las misiones de las fuerzas navales realizada por el almirante Turner: disuasión oceánica, dominio de los mares, proyección de la potencia y presencia.

Sin embargo, en la actualidad, podría parecer más acertado el enfoque del almirante Adolphe Auguste Marie Lepotier, sustentado en tres misiones: asegurar la libertad de acción y la movilidad estratégica, proteger las líneas de comunicación y mantener

la capacidad para participar en operaciones conjunto-combinadas contra la costa y las líneas de comunicación del adversario; a las que habría que añadir la vigilancia del litoral para evitar los tráfi-cos de todo tipo y proteger el tráfico marítimo y las instalaciones estratégicas (Morales, 2019).

Para terminar esta reflexión sobre la geopolítica en el mar, es necesario reconocer la importancia del pensamiento estratégico del almirante Mahan. Una importancia que deviene de haber sistematizado un modo de pensamiento con una incuestionable potencia, lo que no supieron hacer otros pensadores, por lo que es justo reconocerle como el principal fundador del pensamiento estratégico naval moderno alrededor del concepto del *Seapower*, un pensamiento de la misma categoría que el de Mackinder entorno a la idea del Heartland. A futuro, el principal reto para los estrategias será determinar la mejor manera de anticipar el cambiante panorama estratégico global para que la estrategia naval y la estructura de fuerza permanezcan alineadas para responder, de forma eficiente, a las amenazas emergentes y las correspondientes estrategias nacionales.

Bibliografía

- Abenheim, D. *et al.* (2018). American sea power in the contemporary security environmen. *Comparative Strategy*, pp. 391-403.
- Asal, V. y Hastings, J. V. (2014). When terrorism goes to sea: terrorist organizations and the move to maritime targets. *Terrorism and Political Violence*, pp. 722-740.
- Blanchard, J. F. y Flint, C. (2017). The geopolitics of China's Maritime Silk Road. *Geopolitics*, pp. 223-245.
- Connolly, R. (2017). *Towards a dual fleet? The maritime Doctrine of the Russian Federation and the Modernisation of Russia Naval Capabilities*. Roma, Nato Defense Colleague.
- Corbett, J. S. (1911). *Some principles of Maritime Strategy*. Londres, Logsmán Green & Co.
- Echevarría Jesús, C. (28 de diciembre de 2017). El empleo del mar en las estrategias de las organizaciones terroristas. En: *Instituto Español de Estudios Estratégicos*. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEO131-2017_Mar_OrganizacionesTerroristas_CarlosEcheverria.pdf

- Fedyszyn, T. (19 de abril de 2017). Russia: a Land Power Hungry for the Sea. En: *War on the Rocks*. Disponible en: <https://warontherocks.com/2017/04/russia-a-land-power-hungry-for-the-sea/>
- González, A. y Ossa, R. (2023). *World Trade Report 2023. Re-globalization for a secure, inclusive and sustainable future*. Ginebra, Organización Mundial de Comercio.
- González-Regueral, F. C. (2023). Una lectura contemporánea de la obra del almirante Alfred Thayer Mahan. *Revista General de Marina*, pp. 213-218.
- Gorenburg, D. (26 de julio de 2017). Russia's new and unrealistic naval doctrine. En: *War on the Rocks*. Disponible en: <https://warontherocks.com/2017/07/russias-new-and-unrealistic-naval-doctrine/>
- Izquierdo, J. D. (2019). La amenaza híbrida en la guerra naval. *Revista General de Marina*, pp. 529-539.
- Lee, S. (2015). Crowded waters. Naval competition in the Asia-Pacific. Australian Strategic Policy Institute. En: *Crowded waters. Naval competition in the Asia-Pacific*. ASPI. Disponible en: https://ad-aspi.s3.ap-southeast-2.amazonaws.com/import/SR80_crowded_waters.pdf?VersionId=FNRopG4aRMmBFN_Zr0sNL0l8bO03KXn0
- Lukaszuk, T. (2020). Indian and Australian Maritime Security Doctrines in the Indian Ocean Region in the 21st Century. Christian Bueger's Matrix of Maritime Security Approach. *Polish Political Science Yearbook*, pp. 105-127.
- Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, pp. 421-437.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History*. Boston, Little, Brown and company.
- Matsamura, M. (Agosto de 2015). China's Self-Destructive Maritime Strategy. En: *Project Syndicate*. Disponible en: <http://www.project-syndicate.org/commentary/south-china-sea-security-by-masahiro-matsumura-2015-08>
- Mearsheimer, J. y Walt, S. (2016). The case of offshore balancing: A superior U.S. Grand Strategy. *Foreign Affairs*.
- Mehta, K. et al. (2023). *Existing and Emerging Topics and Potential Priorities for the Safety and Security of the Maritime Environment*. Existing and Emerging Topics and Potential Priorities for the Safety and Security of the Maritime Environment. Homeland Security Operational A. RAND Corporation.

- Monaghan, A. y Connolly, R. (2023). *The sea in the Russian strategy*. Manchester, Manchester University Press.
- Morales Morales, S. (2 de mayo de 2016). El auge del dragón en el sudeste asiático: ¿China a rumbo de colisión con los Estados Unidos? En: *GESI. Grupo de Estudios de Seguridad Internacional*. Disponible en: <https://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/el-auge-del-drag%C3%B3n-en-el-sudeste-asi%C3%A1tico-%C2%BFchina-rumbo-de-colisi%C3%B3n-con-los-estados-unidos>
- . (2017a). Quo vadis... La guerra a través de herramientas no convencionales. *Revista General de Marina*, pp. 321-327.
- . (2017b). ¿Quo vadis Poseidón? *Revista General de Marina*, pp. 135-143.
- Morales Morales, S. y Romero Bartumeus, L. (2017). El valor estratégico del estrecho de Gibraltar. *Revista General de Marina*, pp. 753-757.
- . (2019). Conversatorio de estrategia marítima. *Revista General de Marina*, pp. 121-134.
- Paredes, J. P. (2021). España ante la realidad marítima. *Cuadernos de Pensamiento Naval*, pp. 11-30.
- Pauli, G. (2011). *La economía azul*. Barcelona, Tusquets Editores.
- Ramírez, E. P. (2021). La lucha de los Estados por la jurisdicción sobre sus espacios marítimo de interés. *Cuadernos de Pensamiento Naval*, pp. 61-76.
- Schaub, G. J., Murphy, M., y Hoffman, F. G. (2017). Hybrid Maritime Warfare. *The RUSI Journal*, pp. 32-40.
- Spykman, N. (1944). *The Geography of the Peace*. Nueva York, Harcourt, Brace and Company.
- Stavridis, J. (2017). *Sea Power. The history and geopolitics of the world's oceans*. Nueva York, Penguin Books.
- Stires, H. (2020). Win without fighting. *Proceedings*, pp. 20-25.
- Triana, J. M. (2011). Irán y la guerra asimétrica. *Revista General de Marina*, pp. 87-94.
- Wey, A. L. (2022). A "Mah-Kinder" geopolitical explanation of China's Belt and road Initiative. *Comparative Strategy*, pp. 203- 211.