



Análisis 5 / 2021

25 Febrero 2021

La Estrategia Marítima en la Competición de Grandes Potencias

Javier Pery Paredes

Cuando se cumplen dos décadas del Siglo XXI, la denominada Competición de Grandes Potencias¹, fundamentalmente entre Estados Unidos y China, determina las estrategias de otros actores con voluntad de mantener su influencia en contexto global. A principios del siglo XX se consideraba el uso del poder militar como último recurso, tras la diplomacia, para la resolución de conflictos. Los enfrentamientos posteriores a la Segunda Guerra Mundial entrelazaron el poder militar y otras formas de acción: políticas, económicas y tecnológicas.

La confrontación bipolar de la Guerra Fría, planteada en términos de una destrucción mutua asegurada entre Estados Unidos y la Unión de Repúblicas Soviéticas, creó la necesidad de acometer las Relaciones Internacionales de “otra manera”, la que McNamara denominó “gestión de crisis” en los años sesenta². Una nueva forma que permitía a los contendientes

¹ <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>

² <https://path.mba/robert-s-mcnamara-y-la-evolucion-de-la-gestion-moderna/>

imponer la voluntad política propia, sin negar una salida honrosa al adversario³. Este modo de actuar llevó a la hegemonía estadounidense a partir del colapso soviético en los noventa, una carga estratégica con desgaste continuado.

En la actualidad, las grandes potencias tratan de alcanzar la supremacía global en una competición, sin llegar a la confrontación, para mantener la opción de colaborar con los propios competidores en áreas de interés común. Las naciones plantean sus opciones de futuro de manera diferente porque el contexto que gestionan representa un sistema complejo adaptativo donde el resultado está condicionado a los estímulos constantes que recibe. Esta actuación en red⁴, donde objetivos, acciones y horizonte temporal se modifican constantemente para alcanzar el resultado deseado, ya sea político, militar o económico, se sostiene por la capacidad de acceder y desarrollar nuevas tecnologías, globalizar los sistemas de comunicación y expandir la influencia a través medios de información.

Sobre base geográfica, la globalización adopta nuevas formas que tienen como referencia las cadenas de abastecimiento, lo que modela la multilateralidad comercial. La introducción de las nuevas Tecnologías de Información y Comunicaciones (TICs) permite gestionar de otra manera la ventana de incertidumbre que se produce en las crisis y alcanzar escenarios favorables. La fluidez con se produce la evolución de la situación requiere tener la capacidad para monitorizar e intervenir en momentos críticos y superar la linealidad de una metodología de sucesivos impulsos y pausas de la era analógica. No obstante, en este proceso de cambio, a pesar de los nuevos paradigmas y la aparición del ciberespacio, perduró un objetivo con honda raíz geográfica: el dominio del espacio marítimo.

La aceptación, dentro del Derecho internacional, de la existencia de espacios marítimos comunes, los *Global Commons*, sobre los que ninguna nación tiene plena soberanía, donde se pueden obtener recursos que favorecen el desarrollo de las naciones, y donde el resultado de la competencia de unas con otras está en función de la capacidad tecnológica para obtenerlos, reforzó aún más la necesidad de alcanzar o mantener el dominio del mar y, en consecuencia, obligar a quienes desean acceder a esos recursos a fortalecer su Poder Marítimo, para conseguirlos⁵.

Este análisis trata de examinar, dentro del contexto de la Competición de Grandes Potencias, la necesidad de una Estrategia Marítima española.

³ <https://www.investopedia.com/terms/c/crisis-management.asp>

⁴ https://elpais.com/elpais/2012/08/14/opinion/1344947708_840233.html

⁵ https://www.un.org/en/development/desa/policy/untaskteam_undf/thinkpieces/24_thinkpiece_global_governance.pdf

Geopolítica y globalización

La hegemonía es históricamente la meta de las grandes potencias. Las naciones que buscan alcanzar estatus global deben ser capaces de imponer postulados políticos, económicos y militares. La geografía es el primer factor decisivo para expandir influencias. Utilizar la propia y condicionar la ajena permiten ejercer el poder e influir y ocupar posiciones preeminentes en el contexto internacional. Quienes las menosprecian, se encuentran, a decir por Robert Kaplan, con su venganza⁶.

Si se considera la globalización como un el proceso en el cual se conectan diversos ámbitos y regiones, antes de la definición de aldea global de Marshall McLuhan⁷, se dieron globalizaciones en lo que era el mundo conocido entonces. En Oriente lo fueron la expansión comercial china y la militar mogola. En Occidente, la Romanización⁸ y la Colonización española de América porque regularon estructuras sociales con normas comunes e integraron culturas locales con la metropolitana.

En el ámbito marítimo, en estas tempranas globalizaciones, la influencia del poder naval, como capacidad militar, estuvo presente. El dominio del Mare Nostrum por Roma en un caso y, por otro, la expansión geográfica propiciada por el imperio español con el Descubrimiento de América, la Expedición de Magallanes y Vuelta al Mundo de Juan Sebastián Elcano, más tarde prolongadas por el Pacífico hasta las Filipinas y las Marianas, y el Tornaviaje de Urdaneta y Legazpi⁹, globalizaron el comercio entre Europa, América y Asia.

A la expansión geográfica se sumó la aportación que Francisco de Vitoria y la Escuela Española de Derecho Internacional¹⁰ realizaron al incorporar la libertad de los mares al derecho de los pueblos “*para visitar o comerciar con ellos*”, una concepción novedosa y preclara para su tiempo que mantiene hoy su vigencia en los postulados de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹¹.

Hoy la globalización abarca, además de los soportes geográficos: mar y tierra; los espacios aéreo, espacial y virtual. Del compendio sobre Globalización y Poder Marítimo¹² recopilados por Sam J. Tangredi para el Institute for National Strategic Studies de la National Defense University estadounidense, se deduce que la Guerra Fría propició la globalización del siglo XXI, porque convirtió a Estados Unidos de América en potencia hegemónica capaz de imponer métodos y

⁶ KAPLAN, Robert. *La venganza de la geografía*. Ediciones RBA. 2017

⁷ McLuhan, Marshall. *La aldea global*. Editorial Gedisa. 1995

⁸ BANCALARI MOLINA, Alejandro. *Orbe Romano e Imperio Global*. Editorial Universitaria. Chile. 2007

⁹ <https://sge.org/exploraciones-y-expediciones/galeria-de-exploradores/la-vuelta-al-mundo/el-tornaviaje-andres-de-urdaneta-1564-65/>

¹⁰ <https://www.salamanca.school/es/index.html>

¹¹ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

¹² TANGREDI, Sam J. *Globalization and Maritime Power*. National Defense University Press. 2002

criterios globales. En el mismo trabajo, para Stephen Flanagan, la globalización más que un fenómeno es un proceso, un periodo abierto del que se desconoce toda su esencia porque está aún incompleto. Para él, como Ellen Frost, las características centrales de la globalización son el rápido, creciente y nunca visto, cruce de fronteras de mercancías, servicios, gentes, dinero, tecnología, información, ideas, cultura, crimen y armas. Esta manera de entender la globalización establece una clara interrelación entre geopolítica y geografía en la búsqueda de la hegemonía.

Thomas Friedman usó la poco académica definición del vínculo entre geopolítica y globalización como una aproximación a la política internacional desde la pugna entre estados por el poder y la influencia en todo el orbe. Para el estadounidense, la Guerra Fría significó una división global y un enfrentamiento bipolar que, cuando los Estados Unidos de América se quedó como única superpotencia global, desapareció toda influencia geográfica. Sin embargo, el paso del tiempo rompió sus teorías. Nuevos conflictos territoriales¹³, las disputas por espacios marítimos y la errónea aplicación de una visión terrestre del ámbito marítimo devolvieron la geografía a la palestra estratégica.

El proceso de ratificación y evolución normativa de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sirve para constatar el interés estratégico por la geografía marítima. Frente a posiciones globales como la de Estados Unidos, país con litoral que con otros seis países que nunca firmó la convención, mantiene el criterio y defiende de hecho de la plena libertad de los mares, un contraste con las reclamaciones locales para limitar la libertad de los mares y acotar los espacios marítimos que países ribereños hacen con declaraciones unilaterales de Zonas Económico Exclusivas y Reserva de Pesca¹⁴.

Geopolítica y Poder Marítimo

Geoffrey Paker define la geopolítica como el estudio de las relaciones internacionales desde una perspectiva espacial o geográfica¹⁵, algo que refrenda Robert Kaplan al asegurar que el futuro de las naciones está condicionado genéricamente por su entorno físico, social, político, económico y militar¹⁶. Alfred T. Mahan, tras la guerra Hispano-Americana de 1898, identifica seis condicionantes particulares de un Poder Marítimo: posición geográfica, configuración física y ambiental, extensión del territorio, población, carácter de la gente, y carácter del gobierno¹⁷. A esta relación de factores se unieron, conforme avanzaba la Revolución Industrial iniciada el siglo

¹³ <https://elordenmundial.com/mapas/principales-conflictos-territoriales-mundo/>

¹⁴ <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2020/07/rgmjul20cap09.pdf>

¹⁵ **PARKER, Geoffrey.** *Geopolitics. Past, present and future.* Pinter. 1998

¹⁶ **KAPLAN, Robert.** *La venganza de la geografía.* Ediciones RBA. 2013

¹⁷ **MAHAN, Alfred T.** *Influencia del Poder Naval en la Historia.* Editorial del Ministerio de Defensa. 2007.

XIX, otros nuevos derivados del progreso de la industria que hoy permite definir de una forma más completa la capacidad de una nación para ejercer el dominio del mar.

La evolución tecnológica tiene especial importancia en las relaciones internacionales en el siglo XX, como describe Enrique Fojón: “el cambio tecnológico sin precedentes está determinando el contexto geopolítico global en un escenario de *Power Politics* donde se imponen los intereses nacionales, mediante el ejercicio del poder, en detrimento de la multilateralidad”¹⁸. Así pues, la economía, la capacidad tecnológica, el desarrollo de los medios de comunicación y la integración de culturas ampliaron la lista de factores de poder.

El Poder Marítimo varía su fisonomía con la geografía de cada lugar del globo. Es esa diversidad geográfica la que matiza su definición, aunque mantiene lo sustancial. Una definición sintética de Poder Marítimo sería: el conjunto de infraestructuras, medios materiales, potencial humano y formas de actuación bajo la voluntad soberana de un Estado para constituir y preservar sus intereses nacionales ejerciendo el dominio del mar. A partir de esta definición, el Poder Marítimo incluye, además de la capacidad militar del Poder Naval, a marina mercante, libertad de las líneas de comunicación marítima, infraestructuras portuarias, construcción naval y agencias marítimas.

Tratado desde el punto de la contribución de la marina mercante al Poder Marítimo hay que considerar la forma en que los gobiernos ejercen influencia sobre las compañías navieras, bien por una posición dominante en los consejos de administración o por el control directo de las compañías. Las empresas de transporte marítimo internacional de Occidente, como *Maersk*, *MSC* o *Hapag-Lloyd*, se abrieron al libre mercado con una configuración multinacional, en tanto que otras, como la francesa *CMA-CGM* o la israelí *ZIM Integrated Shipping Services*, mantienen su identidad nacional. Esta situación en Occidente contrasta con el creciente desarrollo de navieras chinas, taiwanesas, iraníes y coreanas en Oriente, como *Cosco* o *Evergreen*, donde la ligazón con sus gobiernos es palmaria¹⁹.

En un contexto más reducido geográficamente, las navieras regionales aportan valor estratégico por la cohesión nacional que proporcionan a estados archipelágicos²⁰ o con territorios separados de la metrópoli. El control gubernamental de compañías marítimas regionales puede llegar a ser un factor crítico de Seguridad Nacional, más por ausencia que por su mantenimiento, ya que puede condicionar la defensa de la integridad territorial de una nación.

El control de las líneas de comunicación marítima vincula Geopolítica y Poder Marítimo. Desde la aparición de buques propulsados por vapor a mediados del siglo XIX, el comercio mundial

¹⁸ <https://ipi-ufv.com/problema-geopolitico-espana-defensa-fuerzas-armadas-enrique-fojon/>

¹⁹ <https://medium.com/@blogships/las-30-empresas-navieras-m%C3%A1s-grandes-del-mundo-e153c718044b>

²⁰ https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

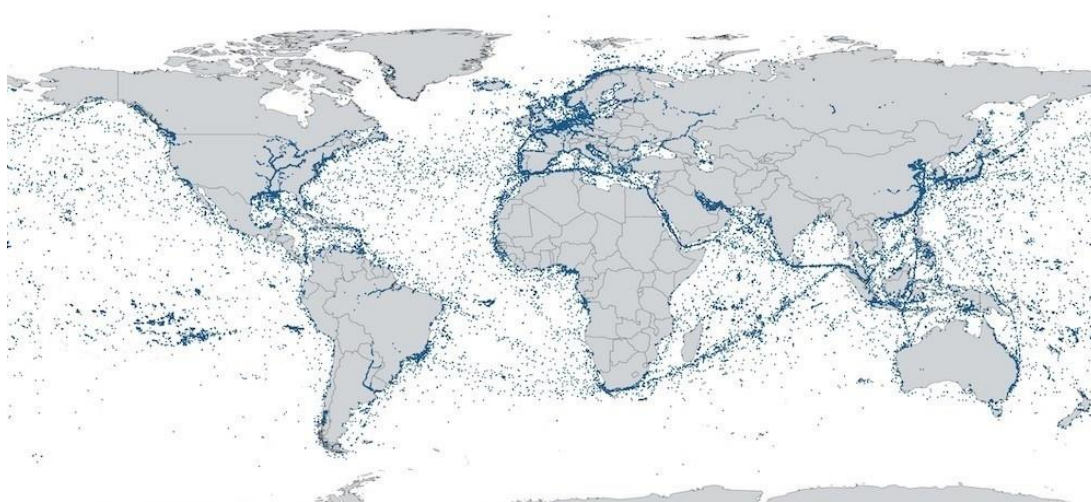
condiciona el diseño de las rutas marítimas. La práctica totalidad perviven desde entonces, si bien la intensidad del flujo de buques que las utilizan se ve condicionado por tres elementos: los puertos, los puntos focales o “chokepoints” y la seguridad frente a la piratería.

El siguiente esquema reproduce el diseño general del tráfico marítimo mundial:



21

en tanto que la imagen de microsatélite ESAIL muestra la intensidad con la que fluye.²²



²¹ Ministerio de Educación y Cultura. Recursos didácticos. 2018

²² <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/primer-a-imagen-a-tiempo-real-del-trafico-maritimo-mundial/>

En ambas se aprecian los “chokepoints” cuyo control permite facilitar el flujo, limitar el tráfico o interrumpirlo. Por contra, la falta de ese control deja abierta una brecha de seguridad que la piratería como indica la Organización Marítima Internacional²³.

Dona J. Nincic relaciona veintidós “World Vital Chokepoints” en el mundo²⁴. Todos guardan una especial influencia en los teatros donde se sitúan, pero cuatro: el Canal de Panamá, el Estrecho de Gibraltar, los Estrechos de Malaca/Macasar y el tandem Canal de Suez/Estrecho de Bab-el-Mandeb; merecen un análisis más detallado. La importancia radica en la existencia de una ruta alternativa, o la falta de ella. Ninguno de los citados tiene una opción rentable económicamente para comunicar los océanos. Por otra parte, los Canales de Panamá y Suez son artificiales, productos de la visión global de la estrategia de grandes potencias del siglo XIX y XX (Francia, Reino Unido y Estados Unidos) y requieren gastos de mantenimiento, en tanto que los estrechos de Malaca y Macasar y Gibraltar son naturales sin tales consumos. Finalmente, de estos dos últimos, los primeros son alternativa uno de otro, mientras que el último carece de ella, lo que le da mayor importancia. Para entender mejor el caso del Estrecho de Gibraltar y sus accesos desde el siglo XVIII resulta de especial interés la visión que da Eliseo Álvarez-Arenas²⁵.

El tercer elemento posibilitante del Poder Marítimo es la infraestructura portuaria, los puntos de intercambio (“interface”) entre el transporte terrestre y el marítimo. La orografía de la costa condicionó la ubicación de los puertos y las zonas de abrigo donde realizar una transferencia de cargas segura. La ingeniería de construcción portuaria en el siglo XX permitió minimizar riesgos de barqueos en fondeaderos abiertos y agilizar operaciones con la carga y descarga directa buque/tierra. Estas construcciones se llevaron a cabo usualmente en terrenos ganados al mar, próximos a líneas de comunicación y puntos focales.

Dos ejemplos en territorio español son Algeciras y el Puerto de la Luz en las Palmas de Gran Canaria, ambos situados sobre líneas de comunicación marítima del hemisferio Norte muy transitadas y ambos puntos de clasificación y distribución del tráfico marítimo internacional al regional y viceversa. Algeciras como intercambiador entre Atlántico y Mediterráneo, y el Puerto de la Luz punto de divergencia del tráfico desde Sudáfrica y el Golfo de Guinea hacia el Norte de Europa y el Mediterráneo y de concentración en sentido contrario. Ambos puertos tuvieron un desarrollo espectacular en el siglo XX²⁶ y el de Algeciras es hoy un destacado nodo focal para el tráfico de contenedores.

En lo relativo al comercio, la importancia de los puertos españoles estriba en la dependencia de España del tráfico marítimo ya que el ochenta y cinco por ciento de sus importaciones y el

²³ <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/MaritimeSecurity.aspx>

²⁴ **NINCIC, Dona J.** *Chokepoints as scare resources*. National Defense University Press. 2002

²⁵ **ÁLVAREZ –ARENAS PACHECO, Eliseo.** *Integridad táctica de zona*. Editorial Naval. 1987

²⁶ <http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/>

cincuenta por ciento de sus exportaciones son por mar. Un objetivo crítico de Seguridad Nacional.

Los astilleros, en su doble faceta de construcción y reparación de buques, son el cuarto soporte del Poder Marítimo. La construcción naval autóctona permite cierta independencia para desarrollar y actualizar las flotas nacionales. La construcción naval de buques mercantes se concentró en la segunda mitad del siglo XX en grandes grupos empresariales y en unos pocos países, en tanto la de buques de guerra se mantuvo dispersa bajo control de las naciones. La concentración de astilleros facilitó el acceso al mercado internacional a armadores, redujo factorías y homogenizó procesos de construcción naval mercante, al tiempo que en la militar propició la pérdida de especialización.

La reconversión industrial de los años ochenta planteó una disyuntiva entre astilleros “generalistas” capaces de construir todo tipo de buques o “especialistas” en la construcción naval militar. Francia optó por esta última con la DCN, en la actualidad “Naval Group”²⁷. El Reino Unido y los Estados Unidos lo hicieron por una opción híbrida: dar la exclusiva de la construcción naval militar a secciones de grupos empresariales privados como *Bath Iron Works* y *Electric Boat* de *General Dynamics*²⁸ o *BaE Systems*²⁹.

España se decantó por la generalista. Amalgamó *Astilleros Españoles S.A.* y la *E.N. Bazán* en el Grupo *IZAR* y abrió todos sus astilleros a la construcción naval civil y militar indistintamente. Esto hizo perder la exclusividad de la construcción naval militar a la *Empresa Nacional Bazán*. Inicialmente la operación resultó rentable por la boyante cartera de pedidos recibida para la exportación de buques de guerra³⁰. Sin embargo, la reconversión de la construcción naval en todo el mundo y la fuerte competencia de naciones como Corea, basada en una mano de obra más barata, procesos de construcción modular y normalizada y reducidos tiempos de entrega, hicieron que decayera la demanda para los astilleros del Grupo. Tanto fue así que, una década después, se retornó a la situación precedente al constituir la empresa pública *Navantia* dedicada prioritariamente a la construcción militar, aunque con posibilidad de acometer también la de buques mercantes y artefactos marinos.

Finalmente, otro factor del Poder Marítimo lo conforman las agencias gubernamentales con competencias en la mar. Los Estados organizan los servicios marítimos, básicamente, en tres modelos diferentes: centralizado, dependiente y diversificado. Desde el punto de vista global, hay notables diferencias entre ellos. Francia sería el centralizado, donde la *Marine Nationale*

²⁷ <https://www.naval-group.com/en> y https://es.wikipedia.org/wiki/Naval_Group

²⁸ <https://www.gd.com/> y https://es.wikipedia.org/wiki/General_Dynamics

²⁹ <https://www.baesystems.com/en/home> y https://es.wikipedia.org/wiki/BAE_Systems

³⁰ Nota: Aunque portaviones construidos por una nación llegaron a prestar servicio en otras, España es hoy por hoy la primera y única nación que diseñó y construyó un portaaviones para otro país: el “*Chakri Naurebet*” para la Marina Real de Tailandia.

proporciona la capacidad militar, la *Gendarmerie Maritime* la policial y la gestión ambas, se lleva a cabo bajo la dirección del Jefe del Estado Mayor de la Marina³¹. Estados Unidos sería el modelo dependiente donde *U.S. Navy* y *U.S. Coast Guard*, administrativamente dependientes de distintas Secretarías (de Defensa y de Comercio), con cometidos militares en aguas internacionales una y de policía marítima en aguas estadounidenses otra, se integran en las operaciones militares globales. Ello es posible gracias a la normalización de procedimientos tanto operativos (aplicables al teatro de operaciones) como tácticos (para empleo en escenas de acción). La estructura diversificada asigna cada competencia gubernamental a una agencia diferente, modelo en países mediterráneos (Italia, Grecia y España), influenciado por el concepto de Seguridad Marítima de la Unión Europea, nunca instaurado en el norte europeo, que incrementó el número de agencias y servicios marítimos y produjo un notable solape de competencias.

España evolucionó en los años noventa de organización centralizada a la francesa a diversificada a la italiana, sin paso intermedio. Las competencias marítimas de distintos departamentos ministeriales se ejercían en la mar y en tierra con los medios disponibles del Ministerio de Marina y la Subsecretaría de la Marina Mercante del Ministerio de Comercio. La íntima vinculación entre ambos se producía porque, además de ubicar los órganos directivos en edificios adyacentes y comunicados, la Armada hacía una continua aportación de personal naval a la organización marítima y recibía otro tanto de la marina mercante como Reserva Naval.

Sucesivas reorganizaciones ministeriales y continuas transferencias de competencias marítimas de la Administración General del Estado a las Administraciones Autonómicas propiciaron la creación de Agencias y Servicios Marítimos para llevar a cabo funciones que previamente ejercía la Armada por delegación. La indefinición y vaguedad de la normativa española y la decisión de la Unión Europea de asignar fondos para la actividad marítima exclusivamente a organismos civiles, aumentaron el número de actores en la mar, como se dijo, especialmente en la cuenca mediterránea, sin equivalente en el norte de Europa³².

La coordinación sin una estrategia y un mando único en la mar resulta extremadamente difícil y costosa. Mientras las organizaciones centralizadas y dependientes favorecen la eficacia con la acción unificada, la unidad de mando y el uso de procedimientos comunes, la diversificada presenta dificultades organizativas que requieren: establecer órganos de coordinación al más alto nivel, gestionar con procedimientos administrativos y operativos diferentes y actuar en ausencia de mando único en la escena de la acción.

³¹ <https://www.defense.gouv.fr/marine/operations/forces/gendarmerie-maritime/la-gendarmerie-maritime>

³² <https://frontex.europa.eu/language/es/>

El Poder Marítimo en la Competición de Grandes Potencias

Durante el declive del considerado “orden mundial” del siglo XX³³, se aceleró la evolución estratégica y se observó un desinterés progresivo por la presencia territorial y un interés creciente por el dominio del mar. Dos ejemplos de ello son los “*Global Commons*” y “*Great Powers Competition*”. Ambos facilitan el análisis académico de la renacida competición estratégica a largo plazo citada en la estrategia estadounidense en 2018³⁴.

Las estrategias evolucionaron del enfrentamiento directo en teatros terrestres y marítimos y sus espacios aéreos a la gestión de crisis en todos los campos incluidos el espacio exterior y el cibernético³⁵. Hoy, Estados Unidos y China, seguidos por Rusia, definen estrategias donde los dominios del mar y del ciberespacio ocupan el primer lugar de interés y la tecnología y la geografía son factores prioritarios para obtenerlos. La misma tendencia se presenta en otras naciones como India, Japón, o Turquía³⁶ que se suman a las establecidas por Francia, Alemania y el Reino Unido.

La denominada Competición de Grandes Potencias incluye actores con bagajes estratégicos diferentes. Estados Unidos, potencia marítima del siglo XX, con una estrategia de dominio del mar, basada en sus Grupos de Combate con los portaaviones como buques principales, de influencia sobre la actividad en tierra con la capacidad anfibia de buques y unidades de Infantería de Marina, y control de líneas de comunicación marítima y puntos focales con el despliegue de bases en las proximidades de las zonas de interés.

La presencia en la Zona del Canal de Panamá, la Isla de Diego García, la pertenencia a la Alianza Atlántica y las bases de utilización conjunta son tres ejemplos de cómo llegar al mismo fin con la aplicación de líneas de acción diferentes. Estados Unidos asumió directamente el control de la Zona del Canal de Panamá desde la independencia del país centroamericano en 1903 hasta el acuerdo Torrijos-Carter en 1977, se estableció en la Isla de Diego García por acuerdo con el Reino Unido que desalojó la isla sin ceder la soberanía británica, y finalmente se desplegó en bases por alianzas o acuerdos bilaterales. Rota, Morón, Singonella, La Gaetta o Souda son ejemplo de ello en el sur de Europa.

La posición rusa es más compleja por su tradicional condición de potencia continental, constreñida posición geográfica para acceder a la mar y pérdida de apoyos exteriores tras la disolución de Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Rusia es paradigma de la “Tierra

³³ <https://global-strategy.org/la-era-de-competicion-estrategica-global-espana-cuestion-de-identidad/>

³⁴ <https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf>

³⁵ http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2015/DIEEEM29-2015_Global_Commons_XXI_Alexander_Kutt.pdf

³⁶ http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO67_2020MIKHER_India.pdf , <https://www.nippon.com/es/in-depth/a00504/> y <https://www.iniseg.es/blog/seguridad/turkeys-maritime-strategy-ambitions-la-doctrina-de-la-patria-azul-mavi-vatan/>

Corazón” de Mackinder³⁷. La posición de dominio en áreas de interés estratégico ruso apenas requería el acceso a la mar porque la expansión se producía en su entorno terrestre inmediato. Para otras potencias, la mar conectaba metrópolis y colonias, algo innecesario para la Rusia imperial. Desde la revolución rusa de 1917 hasta la disolución de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas el interés estratégico se centró en la expansión ideológica en una geografía que requirió una potente marina mercante y una poderosa armada.

Condicionada marítimamente por los estrechos daneses en el Báltico, los turcos en los Dardanelos y el archipiélago japonés en el Pacífico, Rusia pudo superar limitaciones geográficas por los apoyos que naciones marítimas con regímenes afines daban a su flota y su marina mercante durante el período soviético. Sin embargo, la obsolescencia de sus buques de guerra, la partición de la flota mercante entre las repúblicas que componían la Federación Rusa y el retardo tecnológico de sus industrias incidieron negativamente en su poder marítimo. No obstante, la apertura de rutas por el Ártico supone una alternativa a la limitación geográfica rusa³⁸.



China es la otra gran potencia citada en la estrategia estadounidense que que configura el contexto de la *Great Powers Competition*. El desarrollo de la capacidad militar de la Armada del Ejército Popular de Liberación tuvo refrendo en 2012 con la publicación de la estrategia marítima china con dos elementos significativos. La consolidación de su presencia en los arrecifes Spratly y el establecimiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta³⁹.

³⁷ **MACKINDER, H.J.** "The Geographical Pivot of History", National Defence University Press, 1996

³⁸ <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2020C57/>

³⁹ <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/urvio/article/view/4381/3385>

En lo que se refiere a las Spratly, a los que en una década convirtió en islotes y en la actualidad en islas con capacidad de vida propia, tuvo el claro objetivo de superar a Brunei, Malasia, Vietnam, Filipinas y Taiwán en la reclamación de los derechos sobre las aguas adyacentes. Y en lo que se refiere al establecimiento de la denominada “Ruta de la Seda” marítima⁴⁰ es la versión china del rosario colonial británico para dominar líneas de comunicación marítima, un recorrido que une la China septentrional con los Estrechos de Malaca y Macasar, bordea el sub-continente indio, se adentra en el mar Rojo por Bab-el-Mandeb y desemboca en el Mediterráneo por el canal de Suez⁴¹ y una réplica marítima de la ruta terrestre con el mismo origen y final.

Este cambio significativo de la visión estratégica china se materializó con los acuerdos de China con Malasia, Sri Lanka, Pakistán, Yibuti y Grecia para establecer terminales de contenedores en Kuala Lumpur, Colombo, Gwadar, la ciudad de Yibuti y el Pireo y la penetración en África e Hispanoamérica a través de los puertos de Mombasa (Kenia), Nacala (Mozambique) o El Callao (Perú)⁴² permiten la expansión comercial china y un previsible apoyo a su Armada flota en el futuro. La incorporación de una capacidad aeronaval con dos portaaviones en 2019 para llegar a siete en 2025 y la creación de una aviación embarcada hace posible la composición de hasta cinco grupos de combate.

Las tres estrategias difieren en el horizonte temporal que establecen para alcanzar la posición preeminente. Estados Unidos opta por 2030 y China se abstiene de fijarlo. Nada debe extrañar a la vista de la idiosincrasia con que cada una asume el factor tiempo. Estados Unidos (Occidente) se aboca hacia el futuro a toda velocidad bajo el síndrome de “El shock del futuro” de Alvin Toffler, mientras que China (Oriente) se mantiene el ritmo pausado de su herencia cultural⁴³.

China, Estados Unidos y Rusia actuarán por separado en la Competición de Grandes Potencias, pero también en colaboración entre ellos y con terceros países. A decir de Nicholas Burns del Harvard Kennedy School⁴⁴, alianzas con India, Brasil, Sudáfrica o Arabia Saudí pueden influir en el resultado final, como ya lo hacen las establecidas con el Reino Unido y Japón o con Francia y Alemania al margen de la Unión Europea.

El fenómeno migratorio por mar tiene influencia en el contexto de la Competición de las Grandes Potencias. Las migraciones desde Cuba hacia los Estados Unidos, los “marielitos” de 1980, la desbandada en el sudeste asiático tras la Guerra del Vietnam entre 1975 y 1989, y las migraciones a través del Mediterráneo hoy, afectan a la actividad marítima. El “humanitarismo”, donde confluyen causas humanitarias, ideologías políticas e intereses económicos, abrió la mar

⁴⁰ <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-xxi>

⁴¹ <https://nuso.org/articulo/la-gran-marcha-china-hacia-el-oeste/>

⁴² <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2018/01/rgmcap9.pdf>

⁴³ **PERY PAREDES**, Javier. Tres culturas en el tiempo. *ABC*. 6 sep 2015

⁴⁴ <https://www.hks.harvard.edu/courses/great-power-competition-international-system>

a organizaciones no-gubernamentales amparadas en las particularidades de la Convención de las Naciones Unidas para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar⁴⁵ pero con una clara intromisión en las competencias generales que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar da en exclusiva de los estados.

En su conjunto, el hecho es una reducción de facto de competencias estatales que las armadas ejercían con “buques de estado”⁴⁶, especialmente en salvamento marítimo y defensa del medio ambiente, bajo la errónea consideración de las Armadas como unas agencias marítimas más, en lugar de subsidiarias del ejercicio soberano de las naciones en la mar.



La Competición de Grandes Potencias y España

El debate sobre la influencia que la Competición de Grandes Potencias puede tener en el futuro de España se circunscribe a un reducido ámbito académico militar. La ausencia de una cultura de Seguridad Nacional se refleja en la falta de un posicionamiento político sobre la evolución estratégica de la situación mundial y la influencia que procesos como esta competición estratégica puede tener en el futuro de España.

La práctica totalidad de las declaraciones políticas que se hicieron en el entorno oficial sobre China o Rusia, tuvieron su origen en posiciones adoptadas en el ámbito multilateral, algo que contrasta con las relativas a los Estados Unidos donde existe una dicotomía entre las diferentes posiciones expresadas por los partidos políticos y los acuerdos y alianzas que mantienen entre las administraciones española y estadounidense.

La ausencia de debate y análisis geopolítico más allá del ámbito académico especializado, así como en medios de comunicación, produce indefinición de amenazas sobre las que establecer objetivos, desarrollar opciones y definir una Estrategia de Seguridad Nacional que explicita intereses y objetivos nacionales, defina modos de acción estratégicos y potencie factores de poder diplomático y militar.

⁴⁵ [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

⁴⁶ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

La tendencia a asumir análisis muy generales sobre la situación estratégica mundial, asumir políticas multinacionales y delegar competencias puramente nacionales de Seguridad difumina la singularidad de la condición marítima de España.

Los vacíos por la ausencia de debate sobre Seguridad Nacional y la tendencia a dar tratamiento uniforme a la diversidad estratégica del contexto internacional llevan a una escasa percepción de riesgos y amenazas en la sociedad española. Una situación de “arcadia feliz” a la que se suman la dificultad para deslindar asuntos de Seguridad Nacional, cuestiones de Seguridad Ciudadana o temas de Seguridad Laboral entre los organismos españoles responsables de “seguridad” y el confuso y enorme sistema de toma de decisiones frente a emergencias o situaciones de crisis.

Conclusión

Por todo lo expuesto, en el contexto de la Competición entre Grandes Potencias, el Poder Marítimo se consolida como un factor de poder, constituye una necesidad la concepción, promulgación e implementación de una Estrategia Marítima española que establezca intereses y objetivos nacionales y defina modos de acción, que ponga de manifiesto el potencial de la incuestionable condición marítima de España y su aplicación.

Javier Pery Paredes es Almirante de la Armada (R).