



01/2024

18/01/2024

*Abel Romero - José Ignacio Castro*

**¿Qué está pasando en el Mar Rojo? Causas y consecuencias de esta nueva crisis**

[Visitar la WEB](#)[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

## ¿Qué está pasando en el Mar Rojo? Causas y consecuencias de esta nueva crisis

### Resumen:

Los ataques huzíes al tráfico mercante en el Mar Rojo, han abierto un nuevo frente en el ya complejo tablero geopolítico de Oriente Próximo. Justificados como apoyo a la causa palestina, y como reacción a las acciones de Israel en la Franja de Gaza, están provocando una importante crisis en una de las rutas marítimas más relevantes a nivel global. Al unir esta ruta Asia con Europa, podría derivar en una crisis real de abastecimiento, con potenciales consecuencias no deseables a nivel económico. A esto se suma que la situación está facilitando nuevos movimientos en el tablero geopolítico regional por parte de los distintos jugadores, tanto internos como externos.

### Palabras clave:

Huzíes, Mar Rojo, Canal de Suez, rutas marítimas, tráfico marítimo, Gaza.

**\*NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos Informativos** son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

## *What is happening in the Red Sea? Causes and consequences of this new crisis*

### *Abstract:*

*Houthi attacks on merchant traffic in the Red Sea have opened a new front in the already complex geopolitical chessboard of the Near East. Justified as support for the Palestinian cause, and as a reaction to Israel's actions in the Gaza Strip, these actions are causing a major crisis in one of the most important maritime routes at a global level, the one linking Asia with Europe, which could lead to a real supply crisis, with potentially undesirable consequences at an economic level. In addition, the situation is leading to new movements for the different players, both external and regional, on this geopolitical chessboard.*

### *Keywords:*

*Houthies, Red Sea, Suez Channel, sea navigation routes, maritime traffic, Gaza,*

### **Cómo citar este documento:**

ROMERO JUNQUERA, Abel. CASTRO TORRES, José Ignacio *¿Qué está pasando en el Mar Rojo? Causas y consecuencias de esta nueva crisis*. Documento Informativo IEEE 01/2024. [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_informativos/2024/DIEEEI01\\_2024\\_ABEROM\\_MarR\\_ojo.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2024/DIEEEI01_2024_ABEROM_MarR_ojo.pdf) y/o [enlace bie<sup>3</sup>](#) (consultado día/mes/año)

## Introducción

Desde el pasado mes de noviembre, el grupo de rebeldes huzíes, que controla la región más occidental de Yemen, uno de los contendientes en la guerra civil que está desangrando el país desde 2014, ha retomado sus ataques a buques mercantes que transitan el Mar Rojo, cerca de su entrada Sur, el estrecho de Bab-el-Mandeb, con drones y misiles.

Desde el pasado mes de noviembre se han producido más de 25 ataques a buques que transitaban estas aguas<sup>1</sup>, siendo el secuestro del “Galaxy Leader”, abordado desde el pasado 19 de noviembre por fuerzas militares huzíes, el evento más relevante de esta crisis, lo que ha provocado que la creciente inseguridad para el tráfico marítimo en el Mar Rojo, y sus consecuencias tanto económicas como geopolíticas, ocupen un lugar destacado en las primeras páginas de todos los medios, y en las agendas de las cancillerías, particularmente las occidentales.

Los huzíes enmarcan estas acciones como muestra de apoyo al grupo terrorista palestino Hamás, y “declaran” que no las detendrán hasta que Israel no abandone sus ataques en la franja de Gaza. Si el tablero geopolítico en Oriente Próximo (Medio) es ya bastante complejo, esta nueva variable contribuye a dificultarlo un poco más si cabe, tanto por los intentos de ampliar geográficamente el foco de la crisis de Gaza, como por el impacto económico que puede tener en Europa, y en la propia Asia, la creciente inseguridad en el Mar Rojo, uno de los tramos más vulnerables y geopolíticamente más inestables del corredor marítimo que une el Sudeste asiático y Europa.

## La situación regional. Los huzíes y las relaciones de poder entre las potencias influyentes

El conflicto civil que sufre Yemen es prácticamente endémico por su origen tribal y la configuración geográfica del territorio, que debido a su fuerte compartimentación impide que los diferentes actores en litigio puedan llegar a obtener resultados resolutivos. Las principales facciones enfrentadas son apoyadas por diferentes actores regionales,

---

<sup>1</sup> Informe semanal de política exterior, 1353. “Crece la inseguridad en el Mar Rojo”. Política Exterior, 14 enero 2024. <https://www.politicaexterior.com/articulo/crece-la-tension-en-el-mar-rojo/>. (consultado 15/01/2024).

debido a la afinidad que tienen según sus intereses particulares. De este modo, y de uno de los lados, el gobierno interino del Yemen se encuentra apoyado por Arabia Saudita, junto con el Consejo de Transición del Sur, quienes con su propia agenda y apoyados por los Emiratos Árabes Unidos, se encuentran en una misma coalición que a veces se rompe según los altibajos por los que atraviesen sus relaciones. Del otro lado se encuentran las tribus zaidíes, entre las que destacan los huzíes. Estos poseen una gran afinidad con Irán, debido a compartir lazos religiosos con el régimen chiita de los ayatolás, después de que a principios de siglo esta tribu se orientase hacia el culto duodecimano iraní<sup>2</sup>.

Yemen ha sido un escenario tradicional de enfrentamiento indirecto entre los dos actores antagónicos con aspiraciones a potencia regional en el Oriente Próximo, constituidos por Arabia Saudita e Irán. Para los saudíes el conflicto yemení ha sido una verdadera pesadilla en su patio trasero, desde el que los huzíes han realizado ataques con misiles y drones sobre sus infraestructuras petrolíferas y ciudades. Irán ha empleado su ascendiente religioso para emplear a los huzíes como elementos “proxies” en su enfrentamiento con Arabia Saudita<sup>3</sup>. Sin embargo, el conflicto yemení ha sido una auténtica sangría económica para los iraníes y ha repercutido en la estabilidad interior del país, debido a que amplios sectores de la población han percibido que se han derivado a Yemen importantes partidas presupuestarias que podrían haber sido empleadas en aliviar la situación de los sectores iraníes menos favorecidos<sup>4</sup>.

Después de numerosas e infructuosas rondas de conversaciones entre las facciones, la situación en Yemen parecía que podría apaciguarse debido a la intervención de China, quien en la primavera de 2023 consiguió un acuerdo entre sauditas e iraníes para que restableciesen las relaciones diplomáticas<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> FERRERUELA SARTO, Amable. Yemen: un conflicto sin final. *Cuadernos de estrategia*, 2018, no 196, pp. 147-194.

<sup>3</sup> CASTRO TORRES, José Ignacio. Yemen: un conflicto de opciones difíciles y soluciones imposibles. *bie3: Boletín IEEE*, 2022, no 26, pp. 593-624.

<sup>4</sup> JUNEAU, Thomas. “How the Protests in Iran Will Affect Yemen”. The Sana’a Center for Strategic Studies, December 16, 2022. <https://sanaacenter.org/the-yemen-review/november-2022/19206> (consultado 17/06/2024)

<sup>5</sup> FANTAPPI, M.; NASER, V. A new order in the Middle East? Iran and Saudi Arabia’s rapprochement could transform the region. *Foreign Affairs*, March 22, 2023.

Ante la situación de avance chino en la región la administración norteamericana del presidente Biden cambió su orientación, aproximándose a las posturas saudíes, quienes contemplaban con agrado como podrían sacar partido de las buenas relaciones con ambos gigantes globales. En este caso los saudíes veían como de este acercamiento podrían obtener el sistema de defensa antiaéreo “Iron Dome”, de fabricación israelí, y que a un coste razonable alejaría la amenaza de los drones y los misiles de los huzíes<sup>6</sup>.

Las iniciativas norteamericanas se vieron aún más reforzadas cuando en la Cumbre del G20, celebrada en la India a principios de septiembre pasado, el presidente Modi lanzase la iniciativa “India-Middle East-Europe Corridor” (IMEC). La ruta uniría el puerto indio de Mumbai con el emiratí de Dubai y desde este atravesaría los territorios de Arabia Saudita y Jordania, para llegar al puerto israelí de Haifa. Desde las costas israelíes el corredor alcanzaría el continente europeo en el puerto griego del Pireo<sup>7</sup>.



Figura 1: Proyecto del Corredor Económico India-Middle East-Europe (IMEC). Fuente: The Lowy Institute. “History repeats: A new (old) economic corridor emerges”. 1 Nov 2023. <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/history-repeats-new-old-economic-corridor-emerges> (consultado 17/01/2024)

El anuncio del presidente Modi posiblemente disparó todas las alarmas en la Ciudad Prohibida de Pekín, máxime cuando el príncipe saudí Mohamed Bin Salman (MbS)

<sup>6</sup> BOWMAN, Bradley;BROBST, Ryan. “How arming Saudi Arabia helped Israel and the United States”. Defense News, Nov 2, 2023. <https://www.defensenews.com/opinion/2023/11/02/how-arming-saudi-arabia-helped-israel-and-the-united-states/> (consultado 17/01/2024)

<sup>7</sup> The Lowy Institute. “History repeats: A new (old) economic corridor emerges”. 1 Nov 2023. <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/history-repeats-new-old-economic-corridor-emerges> (consultado 17/01/2024)



declaró a los pocos días que nunca había estado Arabia Saudita tan cerca de Israel<sup>8</sup>. China ha invertido un considerable esfuerzo en comunicaciones y relaciones desde que en 2013 el presidente Xi Jinping anunciase su iniciativa de la “Franja y la Ruta” (OBOR por sus siglas en inglés) y ahora veía como la propuesta de su rival indio entraba en rumbo de colisión con el proyecto que Pekín quiere consolidar.

No solo los chinos se encontraban preocupados, pues potencias regionales como Egipto podrían sentirse perjudicadas si el tránsito a través del Canal de Suez se reducía, ya que disminuiría a su vez los pingües beneficios económicos que este país obtiene de los buques que tienen que atravesar el canal<sup>9</sup>. Irán y Turquía se veían igualmente perjudicados, pues estos dos pivotes geopolíticos poseen las rutas de tránsito terrestre de la iniciativa OBOR que conectan los extremos oriental y occidental de la gran masa del continente euroasiático<sup>10</sup>.

También es importante analizar el papel de Catar, de pequeño tamaño pero gran trascendencia por sus grandes riquezas gasíferas y su capacidad de influir en toda la región. La manifiesta afinidad entre cataríes y turcos es uno de los pilares de la seguridad existencial catarí frente a su gran vecino saudita, por lo que se entiende que el gobierno de Doha apoye al de Ankara en caso de necesidad<sup>11</sup>. Una de las formas del empleo sutil del “soft power” catarí es su capacidad para ser la sede de las negociaciones entre actores enfrentados. Por ello ha acogido a la cúpula directiva del movimiento palestino Hamás, ejerciendo presión sobre este mediante diversas acciones, entre las que se encuentran los incentivos económicos. El pasado verano, las donaciones cataríes a

---

<sup>8</sup> NADEEN, Ebrahim. “Saudi Arabia isn’t ruling out befriending Israel. But it may come at a higher price”. CNN, January 15, 2024. <https://edition.cnn.com/2024/01/15/middleeast/saudi-israel-normalization-gaza-mime-intl/index.html> (consultado 17/01/2024)

<sup>9</sup> AMR, Emam. “Egypt’s Suez Canal faces alternative spots on trade map”. Al Majalla, 18 Nov 2023. <https://en.majalla.com/node/304581/business-economy/egypts-suez-canal-faces-alternative-spots-trade-map> (consultado 17/01/2024)

<sup>10</sup> MOHAMMADBAGHER Forough. “The 2023 Israeli–Palestinian War: A Gift to China” German Institute for Global and Area Studies (GIGA) <https://www.giga-hamburg.de/en/publications/giga-focus/the-2023-israeli-palestinian-war-a-gift-to-china> (consultado 17/01/2024)

<sup>11</sup> Para un estudio en mayor detalle del empleo del “soft power” por parte de Catar se sugiere la lectura del documento: CASTRO TORRES, José Ignacio. *Del poder blando al poder sutil: El caso de Catar*. Documento de Análisis IEEE 83/2022. [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2022/DIEEEA83\\_2022\\_JOSCAS\\_Catar.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2022/DIEEEA83_2022_JOSCAS_Catar.pdf)

Hamás se retrasaron, provocando un colapso de la administración en la Franja de Gaza<sup>12</sup>.

En todo este cúmulo de circunstancias el grupo Hamás contemplaba con temor como iba perdiendo los apoyos de los gobiernos de muchos países árabes, más interesados en sacar una buena tajada de los beneficios económicos de la nueva situación mundial que en apoyar ciegamente la causa palestina. Por ello Hamás y sus grupos afines tenían que buscar un revulsivo que provocase una fuerte reacción por parte de Israel y motivase a la opinión pública árabe, obligando a sus gobiernos a paralizar las medidas de acercamiento hacia los israelíes. Posiblemente el ataque terrorista contra la población civil israelí cercana a la Franja de Gaza tuviese en cuenta varias de las anteriores consideraciones.

La ocasión era propicia para que desde Teherán se tensase la cuerda de su animadversión hacia los israelíes, sin que ello le supusiese un gran esfuerzo en recursos. Por ello, aunque con limitaciones, se lanzaron ataques desde el Líbano por parte del grupo proiraní Hezbollah. Los también proiraníes huzíes se sumaron a este movimiento estratégico, mostrando su apoyo al ataque terrorista de Hamás y declarando que marcharían a la Franja de Gaza para participar en el enfrentamiento con Israel. Sin embargo, la principal baza para elevar la tensión por parte de los huzíes la constituye su capacidad para intervenir desde la costa del Mar Rojo, atravesado por numerosos buques en tránsito<sup>13</sup>, opción que han empezado a ejecutar desde el pasado noviembre, y que está creando inquietud y preocupación en la comunidad internacional, y en particular en la marítima.

### **El Mar Rojo como elemento clave en la ruta marítima entre Europa y Asia, y en el tablero geopolítico de la región**

El Mar Rojo es una zona clave de uno de los principales corredores marítimos a nivel global, el que une Asia con Europa, por donde transitan gran parte de los bienes y

---

<sup>12</sup> AL-MUGHRABI, Nidal. "Hamás unable to pay salaries in Gaza after Qatari aid delay, officials say". Reuters, July 16, 2023. <https://www.reuters.com/world/middle-east/hamas-unable-pay-salaries-gaza-after-qatari-aid-delay-officials-say-2023-07-16/> (consultado 16/01/2024)

<sup>13</sup> BBC News. "Who are the Houthis and why are they attacking Red Sea ships?" January 16, 2024. <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911> (consultado 17/01/2024)

mercancías que vienen de China, Japón, Corea del Sur, y del Sudeste asiático. Este corredor tiene varios puntos críticos (*choke points*), el conocido estrecho de Malaca (8

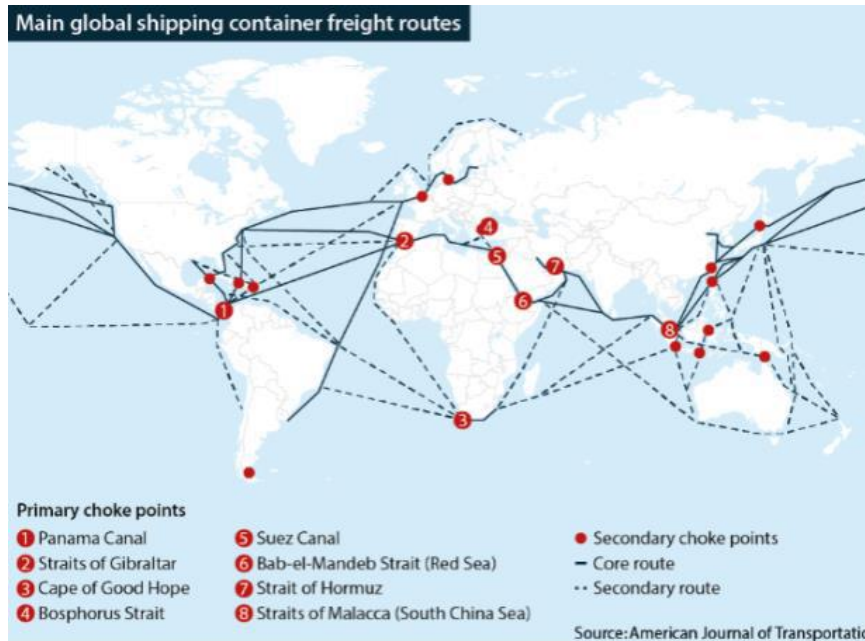


Figura 2: Principales rutas globales de tráfico marítimo de contenedores, y sus puntos críticos (*choke points*). Fuente: American Journal of Transportation

en la figura), el estrecho de Gibraltar (2 en la figura), y sobre todo el Mar Rojo, que no deja de ser casi un gran lago con dos puntos de entrada clave, el Canal de Suez al norte y el estrecho de Bab-el-Mandeb (la puerta de las lágrimas), de menos de 20 millas de ancho, al Sur (puntos 5 y 6 respectivamente en la figura).

El Mar Rojo baña las costas de Egipto, Sudán, Eritrea, Yibuti, Yemen y Arabia Saudí, todos ellos países de una estabilidad limitada, sometidos a regímenes autoritarios y/o en situación de guerra (Yemen, Eritrea), a los que se añade Israel, único país democrático de la región, que cuenta una pequeña franja de costa de poco más de 5 kilómetros en el Mar Rojo, donde se ubica el puerto de *Eilat*. Esta infraestructura tiene una importancia estratégica para las rutas comerciales de Israel con el Extremo Oriente, pues le permite evitar el paso a través del Canal de Suez.

Precisamente el tráfico mercante de buques israelíes, de aquellos con intereses o vínculos con Israel, o que se dirijan a puertos de esta nacionalidad son objetivo declarado por los huzíes, que afirman no cesarán sus ataques hasta que no se detengan las acciones de Israel en Gaza. La realidad es que los ataques se están produciendo a los buques que transitan por el Mar Rojo, no únicamente a los mencionados anteriormente.



Por este pequeño mar, de algo más de 2.200 kilómetros de longitud, y menos de 350 de ancho máximo, que ocupa una superficie de menos de medio millón de km<sup>2</sup> de superficie, transita alrededor del 12% del comercio marítimo global, cerca del 30% en el caso de tráfico mundial de contenedores, y el 40% del comercio total entre Asia y Europa<sup>14</sup>, que deben navegar a través de los citados *choke points*; Suez y Bab-el-Mandeb.

### **La crisis del Mar Rojo. Consecuencias para el tráfico mercante y para la economía**

Los ataques huzíes al tráfico mercante, han convertido la zona sur de este pequeño mar en una zona muy insegura para la navegación, lo que ha provocado que en el último mes, cuatro de las cinco navieras porta-contenedores más importantes del mundo (la danesa *Maersk*, la francesa CMA CGM, la alemana Hapag-Lloyd, y la suiza MSC), hayan decidido, tras sufrir ataques algunos de sus buques ataques, suspender temporalmente sus operaciones tráfico de contenedores a través el Mar Rojo, redirigiendo sus buques a través de la ruta que rodea por el sur al continente africano<sup>15</sup>. Si en el mes de noviembre transitaron más de 500.000 contenedores al día por la ruta del Mar Rojo, la cifra se redujo a poco más de 200.000 en diciembre<sup>16</sup>.

En la situación actual, el incremento de costes en la navegación marítima es inevitable. Si se opta por asumir riesgos y navegar la ruta del Mar Rojo, los costes de las primas de seguro<sup>17</sup> se disparan; así, el transporte<sup>18</sup> de un contenedor de 40 pies de *Shanghai* a *Génova*, ha pasado de 1.500\$ en octubre, hasta el entorno de los 5.000\$ en enero, con incrementos de casi el 25% en la última semana (entre el 4 y 11 de enero 2024).

---

<sup>14</sup> Pedrozo, R. "Protecting the Free Flow of Commerce from Houthi Attacks". US Naval War College, International Law Studies, Vol 103. (2024) <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol103/iss1/2/>. (consultado 12/01/2024).

<sup>15</sup> Lu, Christine. "The Red Sea Crisis, Explained", Foreign Policy, de 21 diciembre 2023. <https://foreignpolicy.com/2023/12/21/red-sea-houthi-attacks-shipping-trade-energy-economy/> (consultado 12/01/2024)

<sup>16</sup> IfW. Kiel Institute for World Economy. "Cargo volumen in Red Sea collapses" de 11 enero 2024. <https://www.ifw-kiel.de/publications/news/cargo-volume-in-the-red-sea-collapses/> (consultado 15/01/2024)

<sup>17</sup> Para un buque valorado en 100M\$, la prima de seguro por un flete, que solía estar entre el 0.1 y 0.2 del valor total, unos 100.000-200.000\$, ha subido hasta 0.5%, lo que supone multiplicar hasta por cinco el coste del seguro. <https://www.geopoliticalmonitor.com/red-sea-crisis-exposes-a-weak-point-of-global-maritime-trade/>

<sup>18</sup> <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

Si se opta por navegar la ruta que rodea el continente por Buena Esperanza, la distancia se incrementa en más de 3.000 millas, y la duración de la navegación en el entorno de los diez días<sup>19</sup>, lo que implica retrasos en los plazos de entrega previstos, incremento de costes de navegación (que se estiman en el entorno de 1M\$ por buque), a lo que se suma la secuela de la menor disponibilidad de barcos para fletes, con el consiguiente retraso acumulado, que deriva en escasez de bienes y materias primas en destino, lo que provoca un inevitable aumento de precios.

Las consecuencias financieras derivadas de esta crisis podrían suponer una importante amenaza en la economía, no solo a la europea y asiática, sino incluso a Estados Unidos, pues esta situación se suma a la del Canal de Panamá, también con restricciones y limitaciones de tráfico marítimo comercial, en este caso por motivos medioambientales<sup>20</sup>.

Aunque el impacto comercial dependerá de la intensidad y de la evolución de las tensiones en la zona, los principales responsables de servicios de estudios están alertando ante el Foro Económico Mundial<sup>21</sup> (Davos) de un posible rebote de la inflación y de una creciente preocupación sobre retrasos en el suministro de materias primas y de productos de consumo que provoquen una ralentización de la economía.

### **Papel de los diversos actores con intereses (marítimos) en la zona**

Aunque los ataques huzies al tráfico marítimo se pueden calificar de poco sofisticados en incluso de rudimentarios, consecuencia de disponer de medios con capacidades bastante limitadas, puede ser complicado para las fuerzas occidentales contrarrestar la amenaza y minimizar la efectividad de estos ataques<sup>22</sup>. Utilizan principalmente misiles, drones y botes suicidas no tripulados, pero no cuentan con una infraestructura adecuada para una precisa selección de blancos. Aunque interceptar estas amenazas no es particularmente complicado para las unidades navales occidentales, dotadas de

---

<sup>19</sup> Se toma como referencia la distancia entre Singapur y Rotterdam, 8.500 millas y 26 días de navegación a través del Mar Rojo, o bien 11.800 millas y 36 días por la ruta que rodea el continente africano. "How Houthi Attacks in the Red Sea Threaten Global Shipping", Council on Foreign Relations, 12 enero 2024. <https://www.cfr.org/in-brief/how-houthi-attacks-red-sea-threaten-global-shipping>. (consultado 15/01/2024).

<sup>20</sup> Entrevista a Marco Forgiere del IEIT (*Institute of Export and International Trade*). <https://www.npr.org/2024/01/12/1224357964/red-sea-shipping-attacks-have-economic-implications-for-the-entire-world>

<sup>21</sup> <https://www.expansion.com/economia/2024/01/16/65a5a653e5fdead2368b45bc.html>

<sup>22</sup> <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/securing-red-sea-how-can-houthi-maritime-strikes-be-counterred>

modernas capacidades antiaéreas, el coste entre las amenazas (los drones que utilizan los huzies pueden costar no más de 20.000\$) y los misiles antiaéreos occidentales<sup>23</sup> (por encima de 1M\$) es desproporcionado. A esto se suma la necesidad de contar la presencia de varias unidades navales, a pesar de que la zona amenazada es relativamente pequeña.

En este escenario, la comunidad internacional está articulando diversas opciones de respuesta, de las que actualmente operación *Prosperity Guardian* - coalición internacional liderada por Estados Unidos que tiene como objetivo proporcionar seguridad en la región y proteger el tráfico marítimo en el Mar Rojo - es la iniciativa más relevante. Además de EE.UU., participan numerosos países como Reino Unido, Dinamarca, Países Bajos, Canadá, entre otros, y destacando Bahrein como único país árabe que públicamente declara su participación. Algunos otros países participan también, pero de forma anónima. Es significativo destacar que ni Francia, ni Italia, ni España participan, al menos de momento, en la coalición<sup>24</sup>.

Estados Unidos tiene actualmente desplegados en la zona al portaaviones Eisenhower, y varios destructores (3), a los que se suma una fragata inglesa, otra francesa, y una italiana<sup>25</sup>. Unidades americanas y británicas han lanzado diversos ataques a instalaciones militares huzies en territorio yemení, con la intención de degradar sus capacidades de atacar buques mercantes. En la Declaración<sup>26</sup> del Departamento de Defensa, posterior a los ataques, se destaca que estas acciones se realizan fuera del marco de la operación *Prosperity Guardian*,

La actitud de los países europeos es una vez más bastante heterogénea y poco consensuada a nivel UE. Dinamarca (*Maersk*) y Países Bajos (puerto de Rotterdam), con

---

<sup>23</sup> Los buques de EE.UU. pueden utilizar misiles SM-2 o ESSM (*Evolved Sea Sparrow Missile*), mientras Francia utiliza los *Aster 15*, todos ellos con valores que superan con creces el millón de dólares por unidad

<sup>24</sup> SABBAGH, Dan; BORGER, Julian. "US and UK prepare to launch strikes against Houthis in Yemen". The Guardian, Thu 11 Jan 2024. <https://www.theguardian.com/world/2024/jan/11/uk-us-strikes-houthi-yemen-red-sea> (consultado 18/01/2024)

<sup>25</sup> Tanto la fragata francesa como la americana están desplegadas en misión de defensa de intereses nacionales y no están integradas en la operación *Prosperity Guardian*. <https://www.navalnews.com/naval-news/2023/12/italy-sends-a-fremm-in-the-red-sea-to-protect-international-trade/> (consultado 15/01/2024)

<sup>26</sup> Los gobiernos de EE.UU., Australia, Bahrain, Canadá, Dinamarca, Alemania, Países Bajos, Nueva Zelanda, Corea del Sur y Reino Unido han emitido una declaración conjunta en la que condenaban las acciones de los Houthis y advertían contra una nueva escalada. <https://www.defense.gov/News/News-Stories/Article/3644831/strikes-against-houthis-likely-effective-in-degrading-rebel-groups-capabilities/>

importantes intereses en asegurar la libertad y seguridad de la navegación, se han posicionado claramente del lado de EEUU y participan en diversas acciones (no a nivel operativo), incluidos los bombardeos a posiciones huzíes en territorio yemení.

Alemania apoya lanzar una iniciativa en el marco de la UE, y considera que debería tener presencia en el Mar Rojo, aunque el número limitado de buques con capacidades antiaéreas le obliga a valorar otras opciones como participar con pequeños contingentes de personal a bordo de buques de otros participantes, o en estados mayores aliados<sup>27</sup>.

Francia está siendo más reticente a participar en la coalición, tanto con Washington como en otras iniciativas que pudieran escalar la situación en la región, aunque actualmente tiene desplegada una fragata<sup>28</sup> con la misión de proteger a los buques franceses que navegan por la zona. Su participación en ataques en territorio yemení está descartada, y sus acciones se limitan actualmente a asegurar la libertad de navegación protegiendo a los buques franceses o vinculados a intereses franceses.

La Unión Europea está tratando de acordar el lanzamiento de una operación de seguridad marítima en el Mar Rojo, con la idea de proteger el tráfico marítimo y tareas únicamente defensivas, y con participación de al menos tres buques. A pesar de que se están acelerando las discusiones, es difícil reducir los plazos en Bruselas, por lo que no es previsible que la operación pudiera ser lanzada antes de 5 o 6 semanas (finales de febrero). Alemania ha declarado su intención (pendiente de aprobación parlamentaria) de participar con una fragata, Francia e Italia no han declarado sus intenciones, mientras España ha manifestado su intención de no participar<sup>29</sup>.

Los países árabes de la región, a excepción de Bahrein, no participan en ninguna de las iniciativas, al menos de forma abierta, por consideraciones esencialmente políticas, para evitar que se las vea como aliadas de Occidente en una crisis que tiene su origen en el conflicto de Gaza.

---

<sup>27</sup> Barigazzi, Kayali, Moens, Larson, Cokelaere y Caulcutt. "EU makes muddled response to crisis in the Red Sea". Politico, 12 de enero 2024. <https://www.politico.eu/article/eu-make-muddled-response-crisis-red-sea/>. Consultado el 15 de enero 2024.

<sup>28</sup> Es el caso de la fragata francesa *Languedoc*, que está patrullando el Mar Rojo bajo mando nacional, aunque apoya (no participa) la operación "*Prosperity Guardian*" liderada por EEUU.

<sup>29</sup> BALMER, Crispian. "Italy pushes for quick decision on EU maritime Red Sea force". Reuters, January 17, 2024 <https://www.reuters.com/world/europe/italy-pushes-quick-decision-eu-maritime-red-sea-force-2024-01-17/> (consultado 18/01/2024)

China por su parte está manteniendo una postura prudente y cierto perfil bajo en esta crisis, limitándose a declaraciones y llamadas<sup>30</sup> al cese de los ataques huzíes al tráfico mercante, a abstenerse, junto a Rusia, en la Resolución del CSNU aprobada el pasado 11 de enero, y actualmente no ha manifestado intención de enviar buques a la zona para proteger sus buques, a pesar de que si lo hizo para luchar contra la piratería en la zona del Golfo de Adén hace más de diez años.

### **Movimientos en el tablero geopolítico global**

La situación en el Mar Rojo tiene implicaciones para algunos de los principales actores tanto regionales como globales.

A Estados Unidos se le abre un nuevo frente. Si a la guerra de Ucrania se añadió el conflicto de Gaza, que obligó al despliegue en el Mediterráneo de dos portaaviones con sus correspondientes Grupos de Combate, ahora se suma esta nueva crisis en el Mar Rojo, vinculada políticamente a la crisis palestina en Gaza, que obliga a EE.UU. a un importante esfuerzo en un nuevo escenario. Debemos recordar que su prioridad nacional, como recoge claramente su Estrategia de Seguridad Nacional de 2022, es el teatro Indo-Pacífico, un escenario eminentemente marítimo, por lo que todo lo que sea distraer medios navales en otros escenarios supone un esfuerzo no deseable. En este tablero, la jugada de Irán de abrir nuevos frentes, tensando la cuerda, pero sin llegar a romperla, es cuando menos inteligente, pues obliga a EEUU a reaccionar desplegando medios, lo que además beneficia de forma directa a China.

En el caso de Irán, y de los huzíes que actúan como “proxy”, recupera cierta iniciativa en la situación regional, vinculando los ataques a la situación en Gaza y contra las acciones de Israel, en un marco donde las opiniones públicas occidentales muestran cierta simpatía por la causa palestina, que no se manifiesta de forma tan clara en los propios países árabes de la región. Sin embargo, una campaña excesiva en los ataques huzíes podrían acabar provocando una situación de bloqueo marítimo *de facto*, que a su vez podría derivar en una crisis económica severa, y en consecuencia, una posible

---

<sup>30</sup> <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/china-calls-an-end-attacks-civilian-vessels-red-sea-2024-01-14/>



disminución de los sentimientos de simpatía que parte de la opinión pública occidental tiene hacia la situación palestina.

Debemos también considerar que el estallido del conflicto de Gaza dinamitó los avances en el marco de los Acuerdos de Abraham, donde parecía que se estaba produciendo una aproximación entre Arabia Saudí e Israel, inasumible para Irán. En la nueva situación, la participación o apoyo expreso saudí a una operación de seguridad marítima de los países occidentales, su participación en acciones militares contra los huzíes, o un acercamiento excesivo a Occidente, podría derivar en consecuencias no deseadas en la tregua en Yemen, y en sus ya difíciles relaciones con Irán. La partida geopolítica que está jugando Irán en la región, quizás algo temeraria, pero que ha conseguido congelar los Acuerdos de Abraham, no deja de poner en riesgo la de por sí muy frágil estabilidad de la zona

En el caso de China, la situación le enfrenta a un cierto dilema; desde una perspectiva económica no le interesa en absoluto la situación pues afecta muy directa y negativamente a sus intereses comerciales con Europa y por tanto a su propia economía; pero a su vez, desde un punto de vista geopolítico, le interesa que se abran nuevos frentes donde EE.UU. tenga que hacer acto de presencia, lo que como hemos mencionado le obliga a detraer medios (particularmente navales), que podrían estar más dedicados al Indo-Pacífico. A lo anterior se suma que habiendo sido protagonista en el restablecimiento de relaciones diplomáticas entre Irán y Arabia Saudí<sup>31</sup>, y habiendo patrocinado el ingreso desde el pasado 1 de enero de ambas naciones<sup>32</sup> en el club de los BRICS+, la crisis del Mar Rojo le abre una oportunidad de actuar como mediador, con la posibilidad de obtener un éxito diplomático de primer orden.

### **Algunas consideraciones finales**

Las potencias occidentales están tratando de resolver esta crisis de forma rápida y tratando de evitar la escalada, lo cual es una ecuación de difícil solución, máxime considerando que el tiempo juega a favor de los huzíes y por consiguiente de Irán.

---

<sup>31</sup> <https://carnegieendowment.org/2023/06/08/china-s-rising-influence-in-middle-east-event-8107>

<sup>32</sup> Los BRICS es un foro político y económico formado por países emergentes (Brasil, Rusia, India, China y República Sudafricana) al que se han sumado desde el 1 de enero 2024 Irán, Arabia Saudí, Egipto, Emiratos Árabes y Etiopía, constituyendo el denominado BRICS+, que representa cerca del 37% del PIB mundial. Constituido como marco alternativo al G8, que a su vez representa cerca del 46% del citado PIB.

Los ataques al tráfico marítimo en el Mar Rojo tienen una doble consecuencia; por una parte debilitar la economía global, particularmente la occidental, debido al incremento de costes en los fletes, retrasos en la entrega y menor disponibilidad de materias primas y productos necesarios para la industria, aunque también la de los países asiáticos que no pueden dar salida a sus productos en los plazos previstos. Por la otra, permite a Irán, potencia regional de capacidad limitada, tomar cierta iniciativa en el tablero geopolítico regional, tensando la situación, lo que obliga a EE.UU. y a las potencias occidentales a intervenir aumentando su presencia en la zona, lo que provoca hostilidad en los países de la región, además de detraer medios que se podrían desplegar en otros escenarios.

No es probable que Irán busque el estallido de un conflicto en la región, provocando una intervención militar occidental en la zona, pues podría ser perjudicial para llevar a buen término su programa nuclear; le interesa mantener abiertos los frentes de Gaza, de los huzíes en Yemen, e incluso abrir la opción Hizbolá en Líbano, subiendo la tensión, pero sin romper la baraja. Rusia, que no participa activamente en la partida, y a la que las consecuencias económicas de la situación le afectan menos, se vería en cierta medida beneficiada en el marco de su guerra con Ucrania, de esta proliferación de escenarios de crisis para las potencias occidentales.

La situación del Mar Rojo nos demuestra una vez más la vulnerabilidad de las rutas marítimas, donde un pequeño grupo, estatal o no estatal como es el caso, puede perturbar e incluso interrumpir rutas principales del tráfico marítimo global, con enormes consecuencias para la economía de amplias regiones del planeta, y por lo tanto para la propia geopolítica.

El futuro de la situación marítima es impredecible, pero no sería descartable que derivara en un escenario similar al de la piratería en la región de hace 15 años, con una o varias operaciones para proteger el tráfico marítimo (posibles convoyes), lo que provocaría volver a cierta “normalidad tensa” en la zona, aunque a un coste elevado en medios navales, y siempre con la posibilidad de un incidente grave que revertiera la situación.

A nivel geopolítico es probable que los resultados sean de suma cero; hay potenciales perdedores, que podrían ser EE.UU. y Occidente si no se recupera la normalidad, el *status quo* anterior a noviembre (no tiene nada que ganar, solo puede perder), y potenciales ganadores como Irán, que es capaz de recuperar cierto protagonismo

tensionando la región a través de terceros (huzíes), y provocando rechazo de los países árabes hacia Occidente; y en cierta medida China, que a pesar de los importantes perjuicios que la situación puede provocar en su economía, se puede beneficiar de la “fatiga” de las fuerzas navales de Estados Unidos que están presentes en numerosos escenarios alejados del Indo-Pacífico, a lo que se suma la citada oportunidad en lo diplomático, con su potencial papel como mediador y pacificador en la zona.

*Cor. Jose Ignacio Castro Torres*  
*CN Abel Romero Junquera\**  
Analistas del IEEE