ieee.es
Instituto Español de Estudios Estratégicos

Documento
Opinión

97/2025 21 de noviembre de 2025



Gonzalo Vázquez Orbaiceta *

España frente a su Realidad Estratégica Marítima

España frente a su Realidad Estratégica Marítima

Resumen:

Este artículo explora el poder marítimo y las características de la estrategia marítima de España en los últimos tiempos, defendiendo la necesidad de una estrategia marítima española integral que fusiones todas las dimensiones del poder marítimo español y los actores involucrados con él, a fin de favorecer la protección de los intereses estratégicos nacionales y colectivos tanto en territorio nacional como en el extranjero. Abordando los fundamentos teóricos del poder marítimo y la estrategia marítima, se basa en algunos de los trabajos más relevantes de autores y estrategas españoles. Seguidamente, se examinan brevemente las diferentes dimensiones que configuran (o deberían configurar) la actividad española en el mar y la estrategia para la misma, concluyendo con algunos de los desafíos más significativos que obstaculizan el ejercicio del poder marítimo español.

Palabras clave:

Poder marítimo, estrategia marítima, España, seguridad marítima, poder naval.

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

Spain and its Maritime Strategic Reality

Abstract:

This paper explores Spanish sea power and maritime strategy in recent times, making the case for an all-encompassing Spanish maritime strategy that merges all dimensions of Spanish sea power and actors involved in it, and puts them to use for the protection of national and collective strategic interests both at home and abroad. Discussing the fundamentals of sea power and maritime strategy theory, it builds on some of the most relevant works in the field by Spanish authors and strategists. From such base, it examines the different dimensions that shape (or should shape) Spanish strategic behavior at sea, highlighting the most prevalent challenges and obstacles currently hampering the enactment of Spanish sea power.

Keywords:

Sea power, maritime strategy, Spain, maritime security, naval power.

Cómo citar este documento:

VÁZQUEZ ORBAICETA, Gonzalo. *España frente a su Realidad Estratégica Marítima*. Documento de Opinión IEEE 97/2025. enlace web IEEE y/o enlace bie[3] (consultado día/mes/año)

Introducción

España es una nación con vocación marítima, y como señalaba el almirante Eliseo Álvarez Arenas, bien se puede decir que el mar ha sido la causa de su historia. Hoy en día, el poder marítimo sigue siendo un activo estratégico fundamental y necesario para garantizar la seguridad y la prosperidad nacional. Su aplicación y empleo, sin embargo, requieren del desarrollo de una estrategia marítima integral y coherente, que oriente todos los intereses colectivos nacionales en el mar –tanto civiles como militares– de forma efectiva.

Este documento explora los conceptos de poder marítimo y estrategia marítima a través del caso de España. En primer lugar, aborda de forma breve algunos aspectos teóricos sobre ambos conceptos como campos de estudio. A continuación, presenta un análisis de la estrategia marítima española, examinando los diferentes aspectos que influyen en su desarrollo y aplicación (geografía, historia, política, poder naval, poder comercial e industria). Finalmente, concluye con algunas consideraciones sobre el futuro, abordando ciertos aspectos que merecen mayor atención y los cambios necesarios para desarrollar una verdadera estrategia marítima integral.

Sobre el Poder Marítimo y la Estrategia Marítima

En los últimos tiempos, muchos autores han abordado el estudio del poder marítimo desde múltiples perspectivas, incluidas la historia, los estudios estratégicos, la diplomacia y las relaciones internacionales. En parte, como resultado de la amplia variedad de enfoques para su estudio, no existe una definición única y consolidada. Sin embargo, en lo que respecta a este trabajo, el poder marítimo se entiende en un sentido amplio como el poder que se ejerce en y desde el mar, no exclusivamente en su dimensión naval (es decir, militar), sino abarcando todos los aspectos de la vida nacional relacionados con el mar. Como lo expresa James Holmes: «un ciclo virtuoso entre el comercio, la política y el poder militar que hace a una sociedad marítima rica y poderosa».[1]

[1] HOLMES, James R. “America is Finally getting its Maritime Strategy right”, *The National Interest*, 14 junio 2025. Disponible en: https://nationalinterest.org/feature/america-is-finally-getting-its-maritime-strategy-right (Consulta 16 agosto 2025).

El concepto de poder marítimo (*sea power*) alcanzó notoriedad con las obras del capitán de navío Alfred T. Mahan en la década de 1890. A pesar de que nunca definió realmente el concepto que él mismo había acuñado, Mahan concluyó que «la posesión de ese poder dominante en el mar que expulsa la bandera del enemigo, o permite que aparezca solo como fugitiva», era el motor central del desarrollo de la prosperidad económica y nacional.[2] Sobre la base de sus ideas, autores más recientes han destacado las características del concepto más allá de la dimensión del poder naval. Basil Germond lo ha definido como «una forma de poder basada en una variedad de determinantes, que surgen de activos marítimos o relacionados con el mar, tales como el transporte marítimo comercial, las marinas de guerra, la cultura marítima y las realidades geográficas, y que se ejerce en o desde el mar».[3]

Geoffrey Till ha señalado que el poder marítimo es «[…] un término relativo y no absoluto. Los países pueden tener distintos grados de poder marítimo; pueden ejercer influencia en tiempos de paz y en guerra mediante sus actividades en el mar, en mayor o menor medida».[4] Tales variaciones suelen estar determinadas por la realidad estratégica de una nación (geografía, economía, cultura estratégica, etc.). Además, Till también subraya la doble naturaleza del poder marítimo como medios (inputs) y fines (outputs).

Lo primero se refiere a los medios materiales: marinas de guerra, guardias costeras, flotas mercantes, flotas pesqueras y la industria marítima en general. Pero «el poder marítimo no consiste simplemente de lo que se necesita para usar el mar (aunque eso es obviamente un requisito previo)».[5] El poder marítimo como fines, por tanto, se refiere a lo que esos medios permiten hacer u obtener: «la capacidad de influir en el comportamiento de otras personas o instituciones a través de lo que uno hace en y desde el mar».[6]

Po otro lado, la estrategia marítima surge de la necesidad de una organización eficaz de los recursos y capacidades marítimas, así como de la dirección integral del poder marítimo del estado. De esta forma, la estrategia marítima ha de entenderse en un sentido amplio como «el arte y la ciencia de usar el poder marítimo para alcanzar fines

[2] MAHAN, Alfred T. *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783*. Little Brown & Co.,1890. 138.
[3] GERMOND, Basil. *Seapower in the Post-Modern World.* McGill University Press, 2024. 8.
[4] GERMOND 2024, 13.
[5] TILL, Geoffrey. *Seapower: A Guide for the 21st Century*. Routledge, 2018. 25.
[6] Ibid, 25.

relacionados con el mar»;[7] es decir, la dirección de todos los aspectos del poder nacional relacionados con el mar. Sirve como instrumento para definir los fines políticos y estratégicos que se persiguen, así como los medios necesarios para alcanzarlos y las formas de hacerlo con la mayor eficiencia posible.

Aunque la historia lo haya juzgado por sus opiniones sobre la batalla decisiva y sus ideas sobre táctica naval, la obra de Mahan en su conjunto (a menudo citada pero raramente leída) refleja una visión de la estrategia marítima nacional como una variación de la gran estrategia, ya que «una verdadera estrategia marítima orquesta los esfuerzos de todos los organismos gubernamentales capaces de influir en los acontecimientos en el mar, no solo de las instituciones que operan buques oceánicos».[8]

En este sentido, el desarrollo de la estrategia marítima exige una visión a largo plazo, y el reconocimiento de que opera en el mundo real, donde la logística, la disensión política, la ineficiencia administrativa, la salud y muchos otros factores tienen un impacto considerable en las operaciones.[9] Esta es una idea defendida por varios autores, incluido el almirante retirado Chris Parry, quien ha sostenido que «la capacidad marítima, especialmente la naval, no existe de forma aislada; se traduce directamente en – y se conecta con – influencia política, diplomática y económica».[10]

En su dimensión militar, las estrategias marítimas pueden clasificarse en dos grandes categorías: modernas y posmodernas (o mahanianas y post-mahanianas). La primera categoría se caracteriza por «la premisa de que el poder marítimo ejerce influencia sobre el comportamiento de otros estados», y por tanto centra su atención en la competencia entre iguales (*peer competition*) y el desarrollo del poder naval en función del de otros estados. Es el enfoque más tradicional de los asuntos estratégicos marítimos, «un caso de 'igual contra igual' y de conflicto generalmente simétrico» cuyo «principal indicador […] es la búsqueda de la batalla decisiva» (de ahí la expresión «mahaniana»).[11]

[7] HOLMES, James R., 2025.
[8] HOLMES, James R. "Yes, the United States Needs a Real Maritime Strategy", *U.S. Naval Institute Proceedings*, Vol. 149/6/1,444, junio 2023. Disponible en: https://www.usni.org/magazines/proceedings/2023/june/yes-united-states-needs-real-maritime-strategy (Consulta 14 agosto 2025).
[9] TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and the Nuclear Age*. Palgrave Macmillan London, 1984.
[10] PARRY, Chris. *Super Highway: Sea Power in the 21st Century.* 325
[11] TILL, Geoffrey. "Maritime Strategy in a Globalizing World", *Orbis*, 51 (4), 2007. 569-570.

Por el contrario, las estrategias marítimas posmodernas han surgido como resultado de una globalización que tiene el mar en el centro, y son las más comunes en la actualidad. A diferencia de la primera, las estrategias post-modernas reflejan «una visión del mundo internacionalista, colaborativa y casi colectiva», y las marinas de guerra conciben su papel como la defensa del sistema, bien directamente en el mar o indirectamente desde el mar.[12]

Las marinas tienen asignadas misiones como el control del mar, la proyección de poder sobre tierra y el mantenimiento del buen orden en el mar, a menudo de manera colaborativa, derivada del reconocimiento de que ninguna marina puede tener éxito actuando sola y de la premisa general de que la globalización seguirá configurando los asuntos internacionales en el futuro. España se encuentra, como se verá a continuación, dentro de este segundo grupo (al igual que prácticamente la totalidad de sus aliados en la OTAN y la UE), algo que queda patente en el recién publicado «Armada 2050».[13]

Poder Marítimo y estrategia marítima de España

A pesar de la complicada historia de su relación con el mar, España sigue inextricablemente ligada al gran azul. Dicha relación, y el efecto de ésta sobre su estrategia marítima, deben comprenderse desde una perspectiva amplia que abarca consideraciones geográficas, históricas, políticas, comerciales e industriales.

Geográficamente, España se constituye como la proa de Europa, la cabeza de lanza que empuja al continente hacia el océano. Su extenso litoral y su posición entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo han favorecido históricamente el desarrollo tanto de una «vocación atlántica» como de una «vocación mediterránea»[14] Los archipiélagos de Canarias y Baleares en el Atlántico y Mediterráneo respectivamente, junto con sus dos ciudades autónomas de Ceuta y Melilla en el extremo norte del continente africano, convierten a España en uno de los principales guardianes del Estrecho de Gibraltar.[15] Como señalaba el coronel Gonzalo Parente en la década de 1990, «nunca será suficiente

[12] Ibid, 572.
[13] ARMADA, *Armada 2050*, diciembre 2024. Disponible en: https://armada.defensa.gob.es/html/home/ARMADA2050.pdf.
[14] DE BORDEJÉ, Fernando. *España: Poder Marítimo y Estrategia Naval*. Empresa Nacional Bazán, 1982.
[15] Ministerio de Defensa. *Defense White Paper*. Madrid: Secretaría General Técnica, 2000.

repetir que España no solo posee territorios distribuidos en su configuración nacional, sino que también es un país que domina uno de los estrechos más importantes para el comercio marítimo mundial».[16]



Figura 1: El Eje Baleares-Estrecho-Canarias (Fuente: Vázquez 2025, 22).

La importancia estratégica de ambos archipiélagos se manifiesta, entre otras cosas, con los numerosos intentos de invasión que han experimentado a lo largo de varios siglos, incluida la presencia británica en Menorca durante 100 años. De hecho, durante el siglo XX, la estrategia nacional y marítima española se articulaba en torno al concepto del Eje Baleares-Estrecho-Canarias, estableciendo que el núcleo y centro de gravedad de la estrategia española debía ser el área del Estrecho de Gibraltar y sus accesos prolongados hasta ambos archipiélagos (ver Figura 1).[17] Aunque dicho concepto quedó fuera del pensamiento estratégico nacional tras el final de la Guerra Fría, como se hizo

[16] PARENTE, Gonzalo et Al. *La Estrategia Marítima y su Evolución.* Madrid: Editorial Naval,1991. 470.
[17] VÁZQUEZ ORBAICETA, Gonzalo. "The Spanish Balearic-Strait-Canaries Axis and NATO's Maritime Strategy", *The RUSI Journal*, 170 (4), 21. https://doi.org/10.1080/03071847.2025.2527285.

evidente la reducción de presencia permanente y activos destinados para la misma, la evolución de la situación en el entorno marítimo de España es hoy más que favorable para la recuperación de un planteamiento similar como base de la estrategia marítima española; ampliándolo para incluir la presencia en las costas africanas en el Atlántico y el Océano Índico como hace Italia con su «Mediterraneo Allargato».

Históricamente, España ha experimentado una lucha constante entre su realidad geoestratégica marítima y su mentalidad eminentemente continental, instaurada la segunda desde la llegada de la Casa de Habsburgo. Desde el reinado de Carlos V, la Monarquía y el Gobierno dieron un giro estratégico alejándose de la política seguida por los Reyes Católicos, centrando sus esfuerzos en las guerras en el continente europeo por encima del establecimiento de un imperio de orientación marítima. Como han señalado algunos historiadores, esto impidió que España cultivara una auténtica cultura marítima y se convirtiera en un verdadero Estado de poder marítimo (*thalassokratia*), como sí lo serían Holanda y Gran Bretaña en los siglos posteriores.[18]

De hecho, el que fuera político y uno de los más ardientes defensores del poder marítimo español, Joaquín Sánchez de Toca, lamentaba en 1898 que la historia podría haber sido diferente si la Casa de Habsburgo hubiera seguido la orientación política de «conducir el rumbo de nuestra historia hacia la expansión de la nacionalidad americana y, por ende, hacia un imperio marítimo», como lo habían hecho sus predecesores, en lugar de vincular a España «a una política de supremacía continental en Europa y, por lo tanto, a un imperio militar continental», como en efecto hicieron.[19]

Las guerras continentales eran económicamente sofocantes, y con la mayoría de los ingresos económicos procedentes de sus territorios de ultramar destinados a financiarlas, la monarquía fue en última instancia incapaz de dotar de recursos a su Armada como hubiese sido necesario y descuidando así la orientación de su gran estrategia hacia el mar y lo marítimo.[20] El tradicional desequilibrio entre las fuerzas terrestres y navales, en detrimento de estas últimas, contribuyó a oscurecer el papel del

[18] ÁLVAREZ ARENAS, Eliseo. *Del Mar en la Historia de España*. Madrid: Editorial Naval, 1987; LAMBERT, Andrew. *Seapower States: Maritime Culture, Continental Empires and the Conflict that Made the Modern World*. Yale University Press, 2018.
[19] SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín. *Del Poder Naval en España y su Política para la Nación Iberoamericana.* Madrid: Imp. Hijos de M. G. Hernández, 1898. xxv.
[20] CERVERA PERY, José. "Sánchez de Toca y el Concepto de Poder Naval". En *Plan Ferrandiz: Poder Naval y Poder Marítimo*, Cuaderno 57, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008. 11-18.

mar y de los intereses marítimos nacionales, algo que se ha mantenido como una constante en la historia española.[21]

La neutralidad durante ambas Guerras Mundiales y el aislamiento durante la primera etapa del régimen franquista tuvieron un impacto notorio en la cultura estratégica marítima española y en las prioridades de defensa. Desde su ingreso en la OTAN en las últimas etapas de la Guerra Fría (y posteriormente en la UE), esa brecha se llenó en gran medida con la integración gradual de las Fuerzas Armadas españolas en la estructura y operaciones de la Alianza, dando como resultado una estrategia marítima con características posmodernas.

En términos de política nacional y gestión marítima del Estado, la última década ha visto la publicación de varios documentos de alto nivel político sobre asuntos marítimos. Destacan entre ellos la Estrategia de Seguridad Nacional (ESN) (2021),[22] la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima (ENSM) (2024)[23] y la Estrategia Marítima Española 2025-2050 (2024).[24]

La última versión de la ESN, publicada en 2021 justo antes del estallido de la guerra en Ucrania, presumiblemente será actualizada muy pronto para reflejar los cambios en el entorno estratégico desde entonces. El documento presta cierta atención a amenazas significativas para la seguridad marítima y su consiguiente impacto en la seguridad nacional en general. La ESMN de 2024 ha hecho contribuciones importantes para concienciar sobre las amenazas y desafíos actuales a la seguridad en torno a las aguas territoriales españolas y la zona económica exclusiva (ZEE), estableciendo tres objetivos estratégicos centrales y un conjunto de medidas para la consecución de cada una.

No obstante, los acontecimientos recientes, tanto en aguas españolas como en el extranjero, como la Crisis del mar Rojo, han demostrado que el compromiso político con la consecución de los objetivos planteados en la ENSM sigue viéndose obstaculizado por una visión cortoplacista y las perspectivas contrapuestas dentro de los propios

[21] ÁLVAREZ ARENAS 1987, 197.
[22] Ministerio de Defensa. *Estrategia de Seguridad Nacional,* 2021. Disponible en: https://www.boe.es/boe/dias/2021/12/31/pdfs/BOE-A-2021-21884.pdf.
[23] DSN. *National Strategy for Maritime Security*. Presidencia del Gobierno, 2024. Disponible en: https://www.dsn.gob.es/sites/default/files/2025-01/Accesible%20ENSM2024%20EN_0.pdf.
[24] DGMM. *Estrategia Marítima de España 2025-205*0. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, junio 2025. Disponible en: https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/maritimo/20250522-estrategiamaritimaespana-def-v.11.pdf.

grupos que gobiernan, así como por la ausencia de una autoridad única encargada de su supervisión e implementación (responsabilidad que actualmente se reparte entre varios ministerios y organismos como el Departamento de Seguridad Nacional).

De manera similar, la Estrategia Marítima Española 2025-2050 presenta un ambicioso plan para reforzar la industria marítima nacional, con un conjunto de objetivos estratégicos destinados a revitalizar las actividades marítimas y su contribución a la economía española. Sin embargo, al igual que ocurre con la ENSM, la responsabilidad sobre la implementación de la estrategia, así como los desafíos derivados de la falta de mano de obra cualificada y el creciente peso de las regulaciones medioambientales, entre otros factores, limitan el potencial global de la visión del documento. De hecho, ambas estrategias prestan poca atención al papel del poder naval, la Armada, en el apoyo a la consecución de sus objetivos estratégicos, algo que en el entorno estratégico actual se ha vuelto fundamental (como demuestran los acontecimientos en el mar Báltico y el Ártico).

La industria de construcción naval es otro aspecto de la gestión marítima nacional que enfrenta ciertos desafíos. Las recientes controversias sobre la adquisición de capacidades importantes para la Armada, como la muy necesaria sustitución de los Harrier AV-8B, que constituyen la columna vertebral de la aviación naval española, han puesto de manifiesto la falta de una visión estratégica a largo plazo y la primacía de los intereses políticos/partidistas sobre las consideraciones militares reales.[25]

En términos de capacidades e infraestructuras, el número de astilleros disponibles en España se redujo notablemente, pasando de 24 en 2008 a 16 en 2023, una disminución del 33 % en solo 15 años.[26] Navantia se erige como el campeón nacional de la construcción naval, y aunque casi el 70% de su producción se exporta al extranjero, la empresa mantiene el monopolio en la construcción de buques para la Armada.

Dicho monopolio es, al mismo tiempo, indicativo del limitado interés de la élite política en fomentar el sector de la construcción naval confiando en otros astilleros distintos a

[25] REUTERS. “Spain rules out buying F-35, choosing between Eurofighter or FCAS”, *Reuters*, 6 agosto 2025. Disponible en: https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/spain-rules-out-buying-f-35-choosing-between-eurofighter-or-fcas-2025-08-06/ (Consulta 20 agosto 2025).
[26] CONTE DE LOS RÍOS, Augusto. “Informe sobre la Estrategia Marítima de España 2024-2050”, *Revista Ejércitos*, 19 junio 2024. Disponible en : https://www.revistaejercitos.com/focus/informe-sobre-la-estrategia-maritima-de-espana-2024-2050/ (Consulta 15 agosto 2025).

Navantia. De hecho, como ha subrayado Villanueva, los casos en los que ciertas clases de buques se han reducido o ampliado más allá del número de unidades inicialmente fijado han respondido a consideraciones políticas e industriales más que a necesidades militares o estratégicas.[27]

Por último, las flotas mercante y pesquera, junto con otros elementos del poder marítimo civil, son otro pilar de la estrategia marítima española. En 2025, la flota mercante bajo control de compañías españolas comprende un total de 205 buques, de los cuales 114 navegan bajo bandera extranjera y 91 bajo bandera española, sumando un total de 5.038.094 GT y 4.537.019 dwt. Durante 2024, se incorporaron 17 buques a la flota mientras que 24 fueron retirados del servicio, lo que supuso una caída del 3,3 % en GT y del 7,5 % en dwt respecto al año anterior.[28]

En términos generales, la flota mercante española se encuentra en un mínimo histórico en cuanto a número de barcos, y «por primera vez en la historia, menos de 100 buques mercantes de transporte de 300 GT o más navegaban bajo pabellón nacional [en 2024]. La flota con bandera española en GT estaba en niveles de hace 20 años».[29] Como ha señalado la Estrategia Marítima Española 2025-2050, la tendencia negativa en el tamaño de la marina mercante podría tener consecuencias para la seguridad nacional española, especialmente en escenarios en los que los activos marítimos civiles pudieran movilizarse para apoyar a la Armada.[30]

En el sector pesquero, a pesar del declive general en el tonelaje bruto que ha experimentado en las últimas dos décadas,[31] la flota pesquera española se mantiene entre las más importantes de Europa. Con 8.814 buques registrados y un tonelaje bruto combinado de 328.492 toneladas, la flota nacional pesquera es «una de las más grandes de la UE y la que está activa en más zonas de pesca»,[32] lo que convierte a España en

[27] VILLANUEVA, Christian D. "Luces y Sombras de la Industria Naval Militar en España". En Ibáñez Gómez, Fernando (Ed.) *Seguridad Marítima, Una Incertidumbre Permanente*. Tirant Lo Blanch, 2024. 150,162.
[28] ANAVE. *Merchant Marine & Maritime Transport 2024/2025*. Asociación de Navieras Españolas, 2025. 24.
[29] Ibid.
[30] PERALES GARAT, Luis. "Una Armada de 500 buques". Documento de Opinión *IEEE* 23/2024. https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2024/DIEEEO23_2024_LUIPER_Armada.pdf (Consulta 10 agosto 2025).
[31] VILLANUEVA 2024, 142.
[32] EU Commission. *The 2024 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet*, noviembre 2024. 14. Disponible en: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC139642

un actor destacado en el sector. El Informe Económico Anual 2024 de la Flota Pesquera de la UE indicó una mejora en el rendimiento económico español en el sector, con un aumento del 18% en beneficios netos y del 7% en ingresos totales respecto al año anterior.[33]

En conjunto, la gestión marítima del Estado sigue siendo un esfuerzo integral, en el que los gobiernos nacionales deben coordinar todos los aspectos civiles y militares del poder marítimo a través de la estrategia marítima. De cara al futuro, varios desafíos se presentan en el horizonte para Madrid, en un momento en el que la austeridad fiscal y la incertidumbre política plantean dificultades adicionales para el desarrollo de una estrategia marítima integral coherente y sólida.

Mirando hacia el Futuro

El mayor desafío para la proyección del poder marítimo español y el desarrollo de una verdadera estrategia marítima radica en la notoria disociación de su cultura estratégica con el mar. La incapacidad para reconocer el papel que los asuntos marítimos deben desempeñar en la vida nacional ha sido históricamente el principal obstáculo para el desarrollo de una auténtica identidad marítima –como ilustran los trabajos de Sánchez de Toca, Álvarez Arenas y De Bordejé. Ello continúa hoy dificultando la implementación efectiva de una gran estrategia marítima, viéndose agravada por una estructura organizativa altamente dispersa y descentralizada con demasiadas instituciones involucradas.

En primer lugar, la educación en lo que hoy se llama «cultura oceánica» (*ocean literacy*, alternativa al término más comúnmente usado *seablindness*, que se refiere a la incapacidad de apreciar y comprender la importancia del mar para la prosperidad nacional) es sumamente necesaria en España. Como algunos han señalado en otros lugares, la educación a nivel civil proporcionaría la base necesaria para que el público general comprenda mejor la importancia del mar en su vida diaria;[34] en este caso, el

[33] Ibid.
[34] SMITH, James W. E. “Sea Power and its Importance to Defend the UK transcends a Change of Government”, *Warships IFR Magazine*, septiembre 2024. 36-37.; O’CONNELL, Callum. “From ‘Seablindness’ to Ocean Literacy: Making a Positive Case for the Maritime”, *U.S. Naval Institute Proceedings*, 151/8/1,470, agosto 2025.

hecho de que el poder marítimo español es vital para garantizar la prosperidad nacional. Como describe el capitán retirado de la US Navy Jerry Hendrix, apreciar el poder marítimo manifestándose en la vida cotidiana, ya sea al ir a una tienda de ropa, al supermercado o a una gasolinera.[35]

Aunque se trata de una empresa desafiante, más con la lejanía de la capital del Estado respecto al mar, enfatizar los vínculos de España con el medio marítimo y su importancia podría contribuir a formar una clase dirigente con una mayor conciencia sobre el poder marítimo y los asuntos navales en el futuro, capaz de mantener en funcionamiento el círculo virtuoso del poder marítimo del que hablaba Mahan. Para ello, los trabajos de tres de los grandes pensadores marítimos españoles –Joaquín Sánchez de Toca, Eliseo Álvarez Arenas y Fernando de Bordejé– siguen siendo referencias cruciales y deberían ser de lectura obligatoria para todos aquellos con responsabilidades políticas o administrativas sobre asuntos marítimos. Sánchez de Toca sigue siendo, quizás, lo más cercano a una versión española de Alfred Mahan.

En términos estructurales, un aspecto que impone ciertas limitaciones al desarrollo del poder naval español es la distribución de sus Fuerzas Armadas entre los tres ejércitos. Desde mediados del siglo XX, ha existido un predominio del Ejército de Tierra sobre la Armada y el Ejército del Aire en cuanto a asignación de recursos, tradicionalmente mantenido en una proporción de 3,7:1:1 a favor del Ejército de Tierra. Podría argumentarse que tal distribución –ilustrativa del desapego de la cultura estratégica española respecto a su realidad marítima– ya no responde a las necesidades estratégicas de España, dados sus amplios intereses marítimos y su posición geoestratégica, y requeriría por tanto un ajuste moderado para otorgar a la Armada un peso más adecuado en conjunto.[36]

El coronel retirado de Infantería de Marina Juan López Díaz ha sostenido que el modelo actual es un legado de doctrinas de defensa territorial obsoletas, que fracasa completamente al abordar los desafíos contemporáneos de seguridad en el ámbito marítimo, requiriendo por tanto una reorganización de los recursos militares mediante la

[35] HENDRIX, Jerry. “The Age of American Naval Dominance is Over”, *The Atlantic*, 13 marzo 2023. Disponible en: https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2023/04/us-navy-oceanic-trade-impact-russia-china/673090/ (Consulta 12 agosto 2025).

[36] Este desafío se ve agravado, a su vez, por los problemas actuales en lo que respecta a los recursos humanos y el personal disponible en las Fuerzas Armadas españolas (al igual que en muchas otras de Europa), que se encuentran con capacidad insuficiente para cubrir las necesidades actuales.

reducción del tamaño del Ejército de Tierra en favor de la Armada.[37] Este cambio podría mejorar las capacidades de proyección de poder de España y la capacidad para proteger la soberanía marítima y responder eficazmente a amenazas y crisis humanitarias en el mar. Su consecución exitosa, sin embargo, exige un fuerte compromiso de la élite política gobernante, compromiso que solo vendrá a través de la educación.

Por último, desde una perspectiva de capacidades y seguridad marítima, cabe destacar la ausencia de un cuerpo guardacostas español, una institución similar a las de Estados Unidos, Países Bajos o muchos otros países de la OTAN, que actúe como único actor responsable de todas las actividades policiales en su ZEE y zonas de interés. A partir de 2025, estas tareas están repartidas entre un número de entidades y administraciones cuyas responsabilidades y áreas de operación tienden con frecuencia a solaparse y entrar en conflicto entre sí.[38] Aunque supondría, sin duda, un alto coste económico y burocrático inicialmente, un guardacostas español aliviaría los problemas existentes de presencia policial marítima, conduciendo a un control más robusto de sus aguas mediante una cadena de mando unificada y procesos más eficientes que eviten el derroche de recursos existentes.[39]

La ausencia de tal institución agrava aún más la necesidad de una supervisión y control más estrictos de los buques asociados a la llamada “flota oscura” rusa, que transitan regularmente por aguas españolas en el Atlántico. Estos buques representan un riesgo significativo para el ecosistema marino y los recursos de España, dado su potencial de provocar un desastre comparable al del Prestige en 2002.[40] Varios analistas de inteligencia de fuentes abiertas (OSINT) llevan tiempo alertando sobre este problema, pero las autoridades españolas siguen minimizando la amenaza que plantean estos

[37] LÓPEZ DÍAZ, Juan Ángel. “La Proporción Áurea”, *Revista General de Marina*, 275 (10), 2018. 541-556. Como señala López Díaz, dicha proporción debería reducirse hasta un 2.4-2.7 a 1, en línea con la de otros países aliados.
[38] VÁZQUEZ, Gonzalo. “Maritime Security in NATO’s Southern Flank: The Case for a Spanish Coast Guard”, *CIMSEC*, abril 2025. Disponible en: https://cimsec.org/maritime-security-on-natos-southern-flank-the-case-for-a-spanish-coast-guard/ (Consulta 15 agosto 2025).
[39] FERNÁNDEZ DIZ, Aurelio & NOVOA SANJURJO, Fernando. “Misiones de la Armada y Necesidad de un Guardacostas”, *Cuadernos de Pensamiento Naval*, No. 39, 2024. 29-62.
[40] LLOYD’S LIST. “Will it take a ‘Prestige’ moment to tackle the Dark Fleet threat?”, *Lloyd’s List*, 11 octubre 2024. Disponible en: https://www.lloydslist.com/LL1150953/Will-it-take-a-Prestige-moment-to-tackle-the-dark-fleet-threat (Consulta 11 agosto 2025).

buques, lo que pone de manifiesto una cierta falta de entendimiento sobre el impacto que las actividades marítimas tienen en la prosperidad nacional.[41]

Consideraciones Finales

Este trabajo ha explorado la estrategia marítima y el poder marítimo centrándose en el caso de España. Al analizar las diferentes dimensiones que configuran e influyen en el desarrollo de la estrategia marítima como instrumento para impulsar y ejercer el poder marítimo nacional, se ha puesto de manifiesto la necesidad de una estrategia marítima española integral que aúne tanto la dimensión militar

La estrategia marítima no es simplemente un documento que se publica y se distribuye desde el Gobierno o la Armada. Es una forma de organizar los recursos nacionales y de impulsar la política exterior nacional aprovechando las ventajas que el medio marítimo otorga a una nación como España. Dicha organización debe ser el resultado de un proceso combinado de análisis y reflexión acerca de los cambios que tienen lugar en el entorno, y de la definición de los intereses de seguridad nacional en el largo plazo.

Ello no es cuestión baladí. Hoy en día, España y sus aliados se enfrentan a una nueva realidad, en un momento en el que las restricciones fiscales y la incertidumbre política a nivel internacional se combinan con la importancia cada vez mayor de los océanos en el escenario de competición entre grandes potencias. Un mundo en el que la democratización del poder marítimo que estamos presenciando con Ucrania en el mar Negro o los hutíes en el mar Rojo amenaza con alterar la estabilidad en el mar, con las consecuencias que ello pueda tener para las marinas de guerra y la forma en que son empleadas.[42]

Los cambios en el entorno estratégico hacen necesario trabajar en el desarrollo de una estrategia marítima que fusione y coordine eficazmente los aspectos civiles y militares de su poder marítimo, al tiempo que reduzca en la medida de lo posible la descentralización actual de entidades con competencias directas sobre distintos

[41] MUÑOZ ABAD, Rafael. “El Fenómeno de la Flota Fantasma y sus Riesgos para España”, *Real Instituto Elcano*, 28 julio 2025. Disponible en: https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/el-fenomeno-de-la-flota-fantasma-y-sus-riesgos-para-espana/ (Consulta 13 agosto 2025).

[42] DUNLEY, Richard “The End of the Age of Transoceanic Navies? Democratization of A2/AD and the Relationship Between Land and Sea Power”. *The RUSI Journal*, 169 (4), 2024. https://doi.org/10.1080/03071847.2024.2391354.

aspectos del poder marítimo español, proporcionando así una estructura más compacta y coordinada para su dirección. Al mismo tiempo, la obra de los pensadores marítimos españoles se mantiene plenamente vigentes como referencias valiosas en las que apoyarse para comprender mejor la realidad marítima de España y la necesidad de una gran estrategia marítima.

*Gonzalo Vázquez Orbaiceta**
Centro de Pensamiento Naval
@GonzaloVzquezO1