Capítulo tercero

La crisis del mar Rojo. Análisis desde una dimensión marítima

Abel Romero Junquera

Resumen

La crisis en el mar Rojo, consecuencia de los ataques hutíes, con drones y misiles balísticos a los buques que transitan las inmediaciones del estrecho de Bab el-Mandeb, está teniendo un fuerte impacto en el transporte y comercio marítimo mundial, provocando que numerosos buques decidan navegar la ruta de Buena Esperanza, alrededor de África y evitar este territorio, con el consiguiente impacto económico y comercial. Además, contribuye a tensar todavía más ya la muy delicada situación geopolítica en la región.

La crisis tiene dos implicaciones principales. Por una parte, en la economía y el comercio, en particular en Europa y Sudeste asiático, por ser el mar Rojo la vía marítima que une ambas regiones. Afecta también y de forma más grave, a los países de la región, dependientes de este tráfico marítimo y que son más débiles y vulnerables económicamente. Sin embargo, el comercio marítimo y las navieras están demostrando resiliencia y capacidad de adaptación para enfrentar la situación, lo que hace que esta crisis, siendo grave, no sea crítica.

Desde una perspectiva geopolítica, la crisis abre un nuevo frente en el ya muy complejo tablero regional, con Irán y sus *proxies*,

en este caso los hutíes de Yemen, muy activos en su lucha contra la influencia de occidente y contra Israel.

Es posible que esta crisis marítima se mantenga en el tiempo, por depender más de la voluntad de los hutíes el continuar con los ataques, que de la comunidad internacional, particularmente de Occidente, de evitarlos.

Su impacto, tanto a nivel económico y comercial, como en la geopolítica regional, siendo relevante, no es determinante.

Palabras clave

Mar Rojo, Tráfico marítimo, Hutíes, Oriente Medio, Impacto económico, Comercio mundial, Europa, Canal de Suez, Rutas marítimas, EE. UU, Israel, Irán.

The Red Sea crisis analysis from a maritime dimension

Abstract

The crisis in the Red Sea, a consequence of the houthie attacks with drones and ballistic missiles on ships crossing the Bab el-Mandeb strait, is having a strong impact on world shipping and maritime trade, causing that many of them change the route, sailing south of Good Hope around Africa and therefore avoiding this territory. This situation has an important economic and commercial impact, and also contributes to further straining the already delicate geopolitical situation in the Middle East region.

The crisis has two main implications. On the one hand, it has an important negative impact on economics and trading, particularly for Europe and Southeast Asia, since the Red Sea is the route linking the two regions, throught which most commercial trade navigates. It has also a serious impact on the countries of the region, which are dependent on this maritime shipping and economically weaker and more vulnerable. However, the maritime trade and shipping companies are showing solid resilience as well as the ability to adapt itself to the situation, which means that this crisis, although serious, is not critical.

From a geopolitical perspective, the crisis opens an additional dimension, in the already complex regional chessboard, with Iran and its proxies, in this case the Houthis of Yemen, very active in their struggle against the influence of the West and against Israel.

It is possible that this maritime crisis continue over time, because it depends much more on the will of the houthis to continue with the attacks than on the ability of the international community, particularly the West, to prevent them.

Its impact, both at the economic and commercial level, as well as on regional geopolitics, although relevant, is not foreseen to be decisive.

Key words

Red Sea, Maritime shipping, Houthies, Economic impact, World trade, Europe, Suez Channel, Shipping routes, Middle East, United States, Israel, Iran.

1. Introducción



Mapa 1: Mar Rojo, los países que lo rodean y principales puertos. Fuente: WorldAtlas.com

Desde una perspectiva geográfica, el mar Rojo es un mar prácticamente cerrado, casi podríamos decir que es un gran lago de agua salada, con algo más de 2000 km de longitud norte-sur, poco más de 300 km de ancho en su punto máximo y que cubre una superficie[1] de 450 000 km^2. Es por tanto un mar pequeño y, además, de acceso muy restringido (solo cuenta con dos entradas: el Canal de Suez por el Norte y el estrecho de Bab el-Mandeb por el Sur), pero una ruta clave para el tráfico y comercio marítimo mundial, para la comunicación entre Europa, con el Sudeste asiático y Oriente Medio[2]. Asimismo, se debe destacar, que es también un espacio por donde pasan los cables submarinos que unen Europa y Asia.

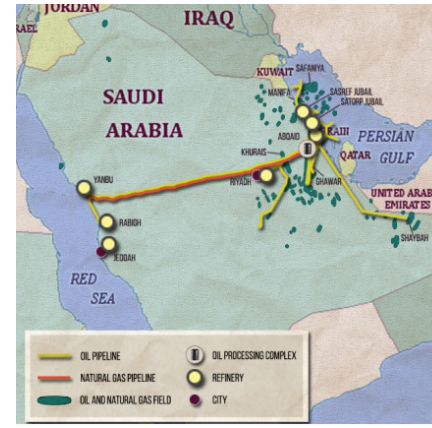
Por el mar Rojo transita cerca del 12 % del comercio marítimo global en volumen, que alcanza el 30 % en el caso de tráfico de contenedores. En cuanto a petróleo, navega por sus aguas cerca del 30 % del crudo que a nivel global se transporta por mar. Es digna de mención la ciudad de Yambú, en la costa saudí del mar Rojo, donde se ubica la terminal marítima del oleoducto East-West (mapa 2), que cruza transversalmente la península Arábiga y enlaza este puerto con los yacimientos petrolíferos de Ghawar, considerado el mayor yacimiento del mundo, lo que desde un punto de vista energético enfatiza su importancia.

1 De un tamaño similar al mar Negro y prácticamente la sexta parte en extensión que el Mediterráneo.

2 Tanto para tráfico de mercancías y materias primas con el Sudeste asiático, como en materia de energía con el golfo Pérsico.

No es objeto de este documento analizar la situación geopolítica de la región, sino centrarnos en una de las piezas de este complejo tablero y que está adquiriendo gran relevancia: la crisis del mar Rojo.

Sin embargo, para poder comprender esta crisis, debemos tener muy en cuenta las tensiones que existen entre las distintas potencias regionales, que pretenden ejercer su influencia en la región; Irán con su claro apoyo a los rebeldes hutíes de Yemen, Arabia Saudí, los países del Golfo, así como las grandes potencias exteriores.



Mapa 2: Oleoducto que une el golfo Pérsico y el mar Rojo. Fuente: https://www.researchgate.net/publication/317182623_The_potential_challenges_of_utilizing_natural_gas_as_ground_transportation_fuel_in_Saudi_Arabia

Considerando que el marco geopolítico regional ya se aborda en otro capítulo de esta obra, centraremos el análisis esencialmente en dimensión marítima de esta crisis, su impacto en el transporte y en el comercio marítimo a nivel global y regional, sus consecuencias económicas, todo lo cual afecta tanto a actores regionales como a potencias globales (EE. UU., Rusia, China y la propia UE).

Tradicionalmente el mar Rojo ha sido un espacio marítimo seguro y estable[3], de aguas tranquilas. Baña las costas de ocho estados: Egipto y Arabia Saudí, actores relevantes a nivel regional, que conviven con Yemen, Sudán, Eritrea y Yibuti, más vulnerables, además de más frágiles tanto económica como institucionalmente. Se suman al fin Israel, con el puerto de Eliat y una franja costera de apenas cinco kilómetros, pero con enorme importancia estratégica pues le permite acceso marítimo al Índico sin tener que pasar por Suez y Jordania, con una línea de costa también reducida, de apenas 15 km, donde destaca el puerto de Áqaba, que da nombre al golfo que baña la costa este de la península del Sinaí.

Esta estabilidad en lo marítimo ha prevalecido esencialmente como consecuencia de los intereses compartidos entre los dis-

[3] Véase: https://www.marshallcenter.org/sites/default/files/files/2024-03/CLOCKTOWER_RedSeaArena.pdf

tintos actores, tanto regionales, como sobre todo internacionales, al ser parte de la gran ruta de navegación entre Europa y el Indo-Pacífico. Sin embargo, contrasta con una dimensión terrestre en la región donde convergen Estados débiles o fallidos, conflictos (tanto internos como interestatales) y crisis humanitarias (con importantes cifras de desplazados); todo lo cual hace que estos países ribereños sean foco de inestabilidad permanente.

Tradicionalmente, estas dos dimensiones, marítima y terrestre, no han estado conectadas y en recientes crisis como la de Yemen, Etiopía o Sudán, la primera[4] apenas se ha visto involucrada. De hecho, la falta de conexión entre lo marítimo y lo terrestre es una característica estructural del mar Rojo y solo en los últimos meses, como consecuencia de los ataques hutíes al tráfico mercante, se han visto afectados los espacios marítimos (Donelli, 2024) de la región.

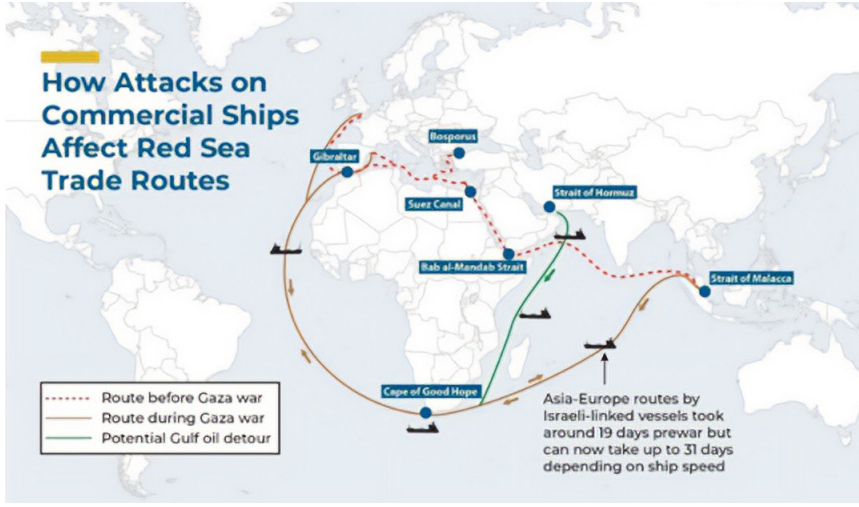
A partir de octubre de 2023, las milicias hutíes, apoyadas por Irán y que controlan una parte importante de la mitad occidental de Yemen, comenzaron a atacar a determinados[5] buques comerciales que transitaban la zona, en las aproximaciones, tanto desde el norte como desde el sur, al estrecho de Bab el-Mandeb, justificando estas acciones en base a su solidaridad con el grupo palestino Hamas, como consecuencia de las acciones de Israel en la Franja de Gaza tras el ataque terrorista del 7 de octubre. Los ataques se llevan a cabo esencialmente con misiles balísticos y con vehículos aéreos no tripulados (drones) cargados de explosivos, e incluso, aunque con menor frecuencia se producen intentos de secuestro (desde helicópteros o lanchas de superficie). Los buques objeto de estos ataques son aquellos que, en teoría, tengan relación o intereses con Israel.

Todo esto ha provocado una situación de creciente inseguridad marítima en la Zona del estrecho de Bab el-Mandeb. Dos buques mercantes han sido hundidos en los últimos meses y más de veinte han recibido daños importantes, todo lo cual ha provocado que el volumen de comercio marítimo a través del mar Rojo se haya reducido (desde diciembre 2023) en más de un 50 % con respecto a las cifras de años anteriores (Delivorias, 2024). En el caso particular del tráfico de contenedores, el tránsito por la zona se desplomó de unos 500 000 en noviembre 2023 a poco más de

[4] Podríamos mencionar, aunque casi a modo de excepción, la crisis marítima derivada de la piratería en el golfo de Adén y en aguas de Somalia, aunque no realmente en el mar Rojo sino en sus aproximaciones desde el Sur.

[5] Teóricamente a aquellos buques que tenían de alguna forma relación con Israel.

200 000 en diciembre (Kiel Institute for World Economy, 2024). Esto provocó que cuatro de las cinco navieras más importantes del mundo suspendieran sus operaciones por la ruta del mar Rojo, optando por la ruta que rodea al continente africano, más larga y costosa, pero más segura.



Mapa 3: Como afectan los ataques hutíes a las rutas de navegación. Fuente. Washington Institute: https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/houthi-ship-attacks-are-affecting-red-sea-trade-routes

En el gráfico (mapa 3) se observa (en rojo, en línea de puntos) la ruta tradicional a través del mar Rojo, así como las rutas alternativas a Europa tanto desde el Sudeste asiático (marrón) como desde el golfo Pérsico (verde), rodeando el continente asiático. Esto supone un incremento medio de unas 3000 millas y diez días de navegación, con el correspondiente aumento de costes (en combustible se estima en el entorno de un millón de dólares por buque, a lo que se suman el incremento de las primas de los seguros, etc.) y retrasos en los plazos de entrega.

La crisis provocada por los hutíes en el mar Rojo debemos considerarla como una pieza más (Murphy, 2024) de una muy compleja situación regional que rebosa tensiones y conflictos (interestatales e intraestatales), donde actores no estatales, como los *proxies*[6] de Irán en la región, adquieren un enorme protagonismo.

[6] En esencia son grupos armados que reciben financiación, entrenamiento y apoyo logístico de Estados patrocinadores. Es la región de Oriente Medio es el caso de grupos como Hamàs en Gaza, Hizbulá en Libano o los hutíes en Yemen, patrocinados por Irán.

2. Desarrollo de la crisis y situación actual

Las acciones de los hutíes contra el tráfico mercante en la zona sur del mar Rojo, centradas en las aproximaciones norte y sur al estrecho de Bab el-Mandeb, han abierto un nuevo frente en la ya muy compleja situación geopolítica de la región. La tradicional calma en la dimensión marítima regional, se ha quebrado al declarar los rebeldes hutíes como objetivo el tráfico mercante de buques israelíes y de aquellos otros con intereses o vínculos con este país y que estos ataques no cesarán hasta que no se detengan las acciones de Israel en Gaza.

Estas acciones son una variable adicional al citado tablero geopolítico regional, donde Irán, en su ambición por la hegemonía en la zona y para desarrollar su estrategia, se apoya en sus *proxies* (hutíes, Hamas, Hézbola y varios grupos en Irak y Siria), que conforman una coalición político-militar antioccidental, denominada Eje de la Resistencia (Reuters, 2024) que, liderada por Teheran, (aunque no todos comparten el fundamentalismo religioso iraní) tiene objetivos comunes: resistir la influencia occidental y enfrentarse a Israel.



Figura 1: Imagen del abordaje, vía helicóptero, de rebeldes hutíes al buque Galaxy Leader. Fuente: Reuters

El secuestro del buque japonés Galaxy Leader, el 19 de noviembre de 2023, fue la carta de presentación de la campaña de los rebeldes hutíes contra el tráfico marítimo en la zona sur del mar Rojo. Las fotos y videos del apresamiento llenaron las primeras páginas de los medios de comunicación de todo el mundo. Diez

meses después, el buque sigue en manos hutíes y sus tripulantes retenidos como rehenes.

Según fuentes de la IMO (Organización Marítima Internacional), en los primeros 45 días de crisis se produjeron dieciséis ataques[7], lo que provocó como efecto inmediato un fuerte descenso en el tráfico marítimo por el mar Rojo, que en semanas se reduce prácticamente la mitad.

Consecuencia de esta situación, el 18 de diciembre de 2023, se establece una coalición liderada por Estados Unidos, con participación de diversos aliados (Reino Unido, Australia, Bahrain, Dinamarca, Nueva Zelanda, Noruega, Países Bajos, Canadá, entre otros, además de varios países que participan de forma anónima[8]) denominada operación Prosperity Guardian (OPG) con misión de protección del tráfico marítimo y que durante estos diez meses[9] han derribado numerosos vehículos aéreos no tripulados y misiles, lanzados desde Yemen contra los buques que navegan el mar Rojo, tanto mercantes como de guerra.

Desde el 12 de enero de 2024, se suma también la operación Poseidon Archer (OPA), donde Estados Unidos y Reino Unido, con el apoyo de Australia, Nueva Zelanda, Países Bajos, Dinamarca, Canadá y Bahrein, han estado efectuando lanzamientos de misiles de crucero y ataques aéreos contra instalaciones hutíes en tierra, dirigidos a inutilizar y destruir los sistemas de lanzamiento de drones y misiles, nodos de mando y control y arsenales de misiles y vehículos no tripulados de las fuerzas rebeldes (Alejandra, 2024)[10].

Sin embargo, el efecto final de esta segunda operación está siendo limitado, pues a la dificultad de localizar con precisión los objetivos a destruir, al no tener fuerzas en tierra[11], se suma la experiencia que tienen los hutíes en recuperar y restablecer estos sistemas y estructuras (normalmente poco sofisticados y que son proporcionados o apoyados por Irán), adquirida durante la gue-

[7] Listado detallado de incidentes en el mar Rojo. Disponible en: Enlace invalido en el doc original. "The requested page is not available"

[8] Que prefieren no hacer pública su participación, o que apoyan las acciones, pero no quieren manifestarlo públicamente para evitar represalias y para no elevar la *temperatura* geopolítica en la región. Se incluyen algunos países árabes de la región

[9] El contenido de este documento se cierra con fecha 30 de septiembre de 2024

[10] Stark, Alejandra. *The Yemen Model*. RAND, 3 July 2024. Disponible en: enlace incorrecto en el doc. original

[11] Sin presencia de unidades en tierra, *boots on the ground*, es muy complicado desmantelar e inutilizar totalmente los sistemas de lanzamiento hutíes.

rra civil que afectó a Yemen durante estos últimos años, cuando recibían ataques aéreos saudíes.

Por su parte, la Unión Europea lanzó, en febrero de 2024, la operación de seguridad marítima[12] Aspides, también militar, aunque en este caso de carácter exclusivamente defensivo[13]. Está orientada a la protección y a la escolta de buques mercantes y alineada con la Resolución 2722, de 10 de enero 2024, del Consejo de Seguridad de NN. UU., que demanda el cese de los ataques hutíes a buques mercantes y reconoce, de acuerdo a la legislación internacional, el derecho de los Estados miembro a defenderlos.

A pesar de la presencia y actividad de estas operaciones navales, el escenario apenas ha cambiado en los diez últimos meses[14] y los ataques se siguen produciendo con cierta regularidad, aunque, como se observa en el gráfico, con una ligera tendencia a disminuir en los últimos meses (IMO, 2024)[15].

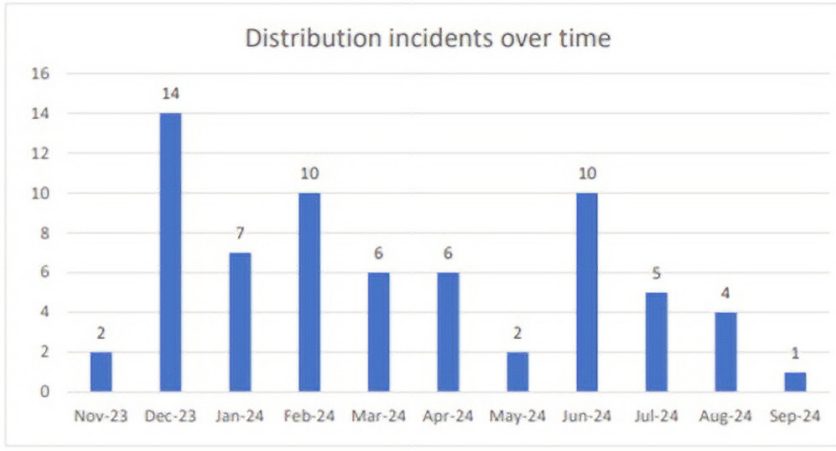


Gráfico 1: Ataques identificados, reivindicados por hutíes y confirmados (por estado de pabellón o naviera). Fuente: IMO

Los buques de guerra de estas dos operaciones consiguen interceptar un número significativo (mayoritario) de misiles y drones

[12] Véase: https://www.eeas.europa.eu/eunavfor-aspides/about-operation-eunavfor-aspides_en

[13] Esta operación no contempla ataques a instalaciones hutíes en territorio yemení.

[14] Este documento se cierra con fecha 30 de septiembre de 2024

[15] Datos hasta 12 septiembre de 2024. Disponibles en: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/%20Pages/Red-Sea.aspx

lanzados desde Yemen, aunque normalmente lo hacen con misiles de última generación, precisos y fiables, pero de muy alto coste y por tanto de disponibilidad limitada. Los drones utilizados por los hutíes, por lo general de origen iraní y de tecnología poco avanzada, tienen un coste de unos 2000 $ por unidad y los misiles balísticos unos 20 000 $, mientras que los misiles occidentales con los que se les intercepta y destruye, tienen un coste medio de entre uno y dos millones de dólares (Seligman y Berg, 2023) por unidad. Esta desproporción de costes no parece pueda ser sostenible en el tiempo.

A pesar de su alto porcentaje de derribos, estas ties no están teniendo la capacidad de hacer desistir a los rebeldes de sus ataques. La propia limitación de los medios occidentales y sobre todo el mandato que tienen estas fuerzas (en particular la operación Aspides que es estrictamente defensiva), impiden derrotar o disuadir a los rebeldes, que no necesitan tener éxito en todos sus ataques, ya que unos pocos daños son suficientes para perturbar la navegación. Su fortaleza no radica en ganar el enfrentamiento, sino en mantenerlo en el tiempo, como está sucediendo (Arteaga *et al*., 2024).

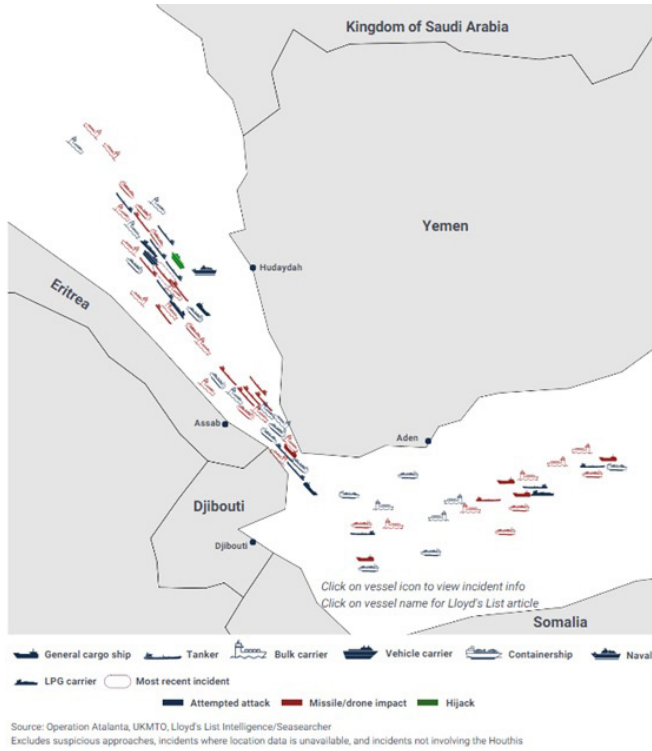
En el mapa 4, de LLoyds List[16], se detallan los ataques, intentos de ataque y secuestros a buques mercantes (de acuerdo al código de colores indicado), especificando además el tipo de buque.

Hasta verano de 2024 el número de ataques a buques mercantes se contabiliza en el entorno de los noventa[17]. El porcentaje de barcos que reciben el impacto de drones o misiles es bajo y además, cuando se producen, los daños no suelen ser muy graves y la mayoría de ellos pueden continuar tránsito. Sin embargo, la repercusión mediática es notable y cada ataque exitoso tiene una gran relevancia, tanto a nivel de la comunidad de transporte marítimo, como de la opinión pública occidental[18].

[16] En la web LLoyds List, se detalla también el listado de buques atacados y las circunstancias de uno en particular. Disponible en: https://www.lloydslist.com/hot-topics/red-sea-risk/map-and-list-of-attacks

[17] En el ya citado listado de incidentes que publica la IMO, se detallan 67 ataques en el mar Rojo hasta el 2 de septiembre de 2024, aunque diversas fuentes los cifran en más de noventa buques comerciales. Fuentes del Pentágono cifran el total de los ataques, incluyendo los recibidos por buques de guerra, en el entorno de los 190. Disponible en: https://iranprimer.usip.org/blog/2024/jul/18/houthi-explainer-conflict-red-sea

[18] Sin embargo, solo unos pocos han tenido éxito, aunque bastante repercusión en redes, como el ya mencionado secuestro del Galaxy Leader en noviembre 2023. El portacontenedores de Singapur, *Maersk Hangzhou,* fue atacado el 30 de diciembre por



Mapa 4: Ataques hutíes (con misiles, UAVs o secuestros). Fuente: Lloyds List https://www.lloydslist.com

Se puede destacar, por ser uno de los más recientes (agosto 2024), el ataque sufrido por el petrolero griego Sounion, que transportaba un millón de barriles de petrolero, asaltado y abordado por hutíes, que detonaron seis bombas a bordo, dejándolo a la deriva y en llamas. Se organizó una operación de salvamento y rescate (Kowalenko, 2024), remolcando el buque a un puerto saudí, en condiciones muy difíciles, con la idea de ponerlo a salvo y evitar un derrame de petróleo que hubiera sido una auténtica catástrofe ecológica para el mar Rojo.

---

cuatro pequeñas lanchas que pretendían abordarlo, la dotación consiguió repeler el ataque y tras las llamadas de auxilio, buques americanos de operación PG acudieron a la zona, hundiendo tres de las lanchas, e informándose de diez bajas por parte de los hutíes. En febrero de 2024 el carguero *Rubymar*, con bandera de Belice fue hundido por varios aviones no tripulados, en marzo, el carguero *True Confidence*, de Barbados, fue hundido por aviones no tripulados y cuatro miembros de la tripulación resultaron muertos y junio, el *Tutor*, con bandera de Liberia y dedicado al transporte de carbón, fue atacado por un vehículo de superficie no tripulado, finalmente hundido y un miembro de la tripulación ha sido informado como desaparecido. *Fuente*: IMO.



Figura 2: Explosiones en la cubierta del petrolero de bandera griega Sounion en el mar Rojo, 29 agosto 2024. Fuente: Reuters

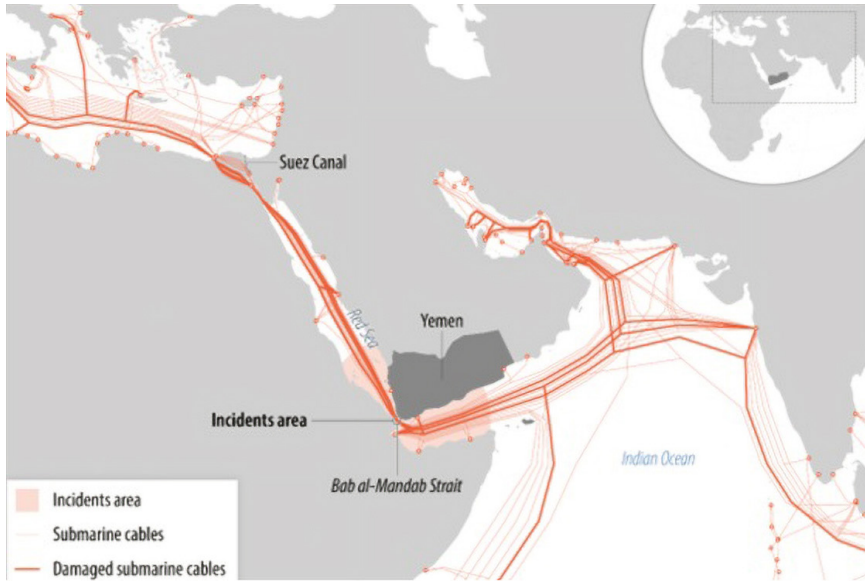
Aunque en teoría los ataques son contra buques israelíes o con aquellos que tienen relación con Israel, se están produciendo también ataques contra otros buques, situación posiblemente derivada de las carencias hutíes de información precisa sobre el tráfico que transita las aguas cercanas a Yemen y por tanto por la dificultad de discriminar objetivos. Sin embargo, hasta abril de 2024, fecha en la que abandonó el mar Rojo en dirección a Irán, un buque de inteligencia iraní, el mercante *Behshad*, permaneció navegando en la zona, es posible que tratando de dar información más precisa de posibles blancos a los hutíes para sus ataques (Financial Times, s. f.). En todo caso, esta falta de información precisa no parece preocupar mucho a los hutíes, que en realidad tienen más interés en generar una situación general de inestabilidad, de inseguridad marítima en la zona, que afecte a todos los buques con intereses relacionados con Occidente.

Aunque con menos relevancia en los medios, no debemos obviar la preocupación de la comunidad internacional por la posibilidad de que los hutíes puedan sabotear los cables submarinos que cruzan la zona (ver mapa 5).

Estas infraestructuras son críticas para conectar Europa con Asia (el 90 % de las comunicaciones entre los dos continentes se hacen a través de los catorce cables submarinos que transitan el mar Rojo (AP, 2024)[19]. En todo caso, no parece probable que los

[19] Y que se quieren aumentar en seis más, hasta un total de veinte cables. Disponible en: https://english.elpais.com/international/2024-03-04/three-red-sea-underwater-data-cables-have-been-cut-as-houthi-attacks-continue-in-the-vital-waterway.html

hutíes tengan actualmente esta capacidad, aunque la situación podría ser diferente si contaran con el apoyo activo de Irán (Jonhson, 2024).



Mapa 5: Cables submarinos en el mar Rojo. Fuente: Informe Parlamento Europeo. Seguridad Marítima; situación en el mar Rojo (marzo 2024). Disponible en: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/760390/EPRS_BRI(2024)760390_EN.pdf

Es significativo destacar que el pasado 26 de febrero se informó que varios cables de cuatro grandes compañías de telecomunicaciones fueron dañados (mapa 4), afectando aproximadamente al 25 % del tráfico que cruza el mar Rojo, sin que pudieran ser identificadas las causas. La parte de los cables afectada se encontraba dentro de espacios de jurisdicción marítima yemení (Gritten, 2024), aunque las autoridades hutíes negaron su participación en estos hechos.

2.1. Perspectivas marítima y económica

Las principales consecuencias económicas de esta crisis son que el transporte marítimo a través del mar Rojo, que supone cerca del 15 % del comercio marítimo mundial, ha disminuido en más de un 50 % desde diciembre de 2023, con especial impacto en el tráfico de contenedores, que lo ha hecho en un porcentaje de casi el 90 % (derivado del alto valor de su carga).

En cuanto al suministro de energía, el tráfico de petroleros por Bab el-Mandeb ha ido disminuyendo de forma gradual, prácticamente en un 50 %, aunque ataques como el mencionado al buque griego Sounion, podrían empeorar la situación en los próximos meses. A pesar de esta situación, la logística de los hidrocarburos ha demostrado su resiliencia (Arteaga *et al*., 2024), adaptándose con cierta rapidez a la situación y prueba de ello es que la crisis no ha afectado de forma significativa a los precios del gas ni del petróleo.

Algo menos ha disminuido en tráfico de buques de carga general y graneleros (carga de menor valor) como se muestra en el gráfico 2. Sumando todos los tipos de barco, de una media de setenta mercantes diarios que atravesaban Bab el-Mandeb en 2023, se ha pasado aproximadamente a la mitad como se detalla en dicho gráfico.

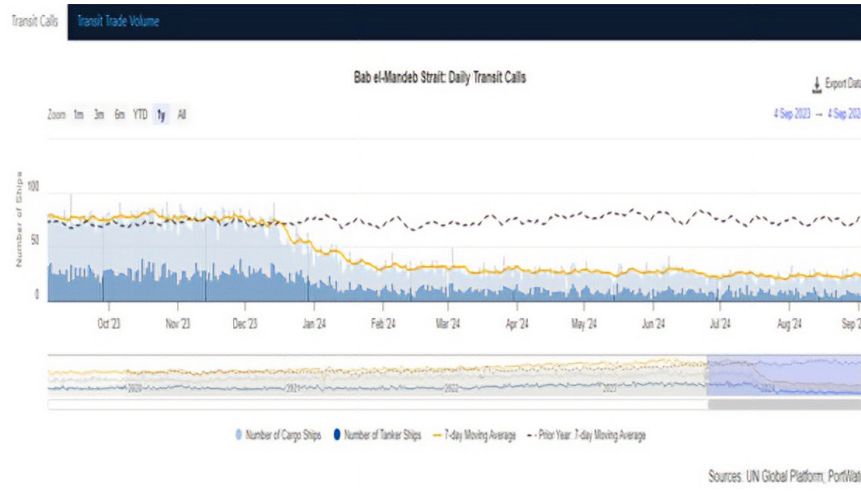


Gráfico 2: Número de buques mercantes que transitan (por día) el estrecho de Bab el Mandeb desde octubre de 2023 a septiembre de 2024

La utilización de rutas marítimas alternativas alrededor de África supone un aumento del tiempo de tránsito entre una y dos semanas, con el consiguiente incremento de costes[20]. A esto se suma

[20] Se cifra en el entorno de un millón de dólares adicional en combustible por cada viaje, a lo que suma un incremento de las primas de seguro, que han aumentado desde un 0,1 % del valor de la carga antes de diciembre de 2023, hasta un 1 % en enero de 2024, que subió hasta casi un 2 % en febrero, además de otros gastos (tripulación, etc). *Fuente*: Informe del Banco Mundial sobre el impacto de la Crisis del mar Rojo, de abril 2024. Disponible en: https://documents1.worldbank.org/curated/en/099414105062418860/pdf/IDU1a1491aa617394148a91856c1eaa57a28f15b.pdf

una menor disponibilidad en cuanto a capacidad de carga, que se estima disminuyó entre un 15 y 20 % en el segundo trimestre de 2024 (hay menor número de buques disponibles, por tardar más tiempo en hacer su tránsito al tener que utilizar rutas más largas) y problemas de congestión en determinados puertos que antes se utilizaban menos[21]. Los retrasos afectan sobre todo al transporte de productos perecederos o a componentes para industrias manufactureras que utilizan el método *Just in time*[22], (JIT*)* y que pueden llegar a paralizar las fábricas.

Como consecuencia, la cadena de suministros a nivel global está sufriendo importantes tensiones y además de los retrasos y subidas de costes en general, puertos, como Singapur o Shanghai en Asia, se están congestionando (por haber menos barcos disponibles para dar salida a la carga). Por su parte, los del sur de África tienen dificultadas para asumir el fuerte incremento de tráfico por la ruta de Buena Esperanza y poder proporcionar servicios (combustible y otros) a los barcos. A nivel regional, el consiguiente menor uso de los puertos del mar Rojo, por la menor afluencia de barcos, tiene importantes consecuencias negativas, tanto económicas como comerciales, para los países de la región.

A todo lo anterior, podemos sumar otras implicaciones adicionales, como el impacto de esta crisis sobre la ayuda humanitaria para Sudán y Yemen, cuya llegada a las zonas de reparto se retrasa durante semanas y que además ha incrementado sus costes debido a las rutas más largas alrededor de África (USNI, 2024). Además, se deben mencionar los problemas adicionales de distribución en tierra y destacar situaciones como es el caso del puerto de Hodeida, en Yemen, por donde entra la ayuda humanitaria del Programa Mundial de Alimentos (WFP) y otras

[21] En la ruta alrededor de África, los puertos del este y sur de África no tienen actualmente la capacidad de absorber el fuerte incremento en el número de buques que transitan la ruta y que demandan servicios portuarios. Véase: https://www.maersk.com/insights/resilience/2024/07/09/effects-of-red-sea-shipping

[22] *Just in time* es un método de organización de la producción que abarata costes suprimiendo la necesidad de almacenamiento e inventario de materias primas o elementos para la producción, ya que estos llegan en el momento que son necesarios. Los propios buques que los transportan son realmente los nuevos almacenes, por lo que retrasos en la llegada pueden paralizar la producción industrial. Véase: https://concepto.de/metodo-just-in-time/ Un ejemplo serían los componentes para la industria automovilística europea que vienen del Sudeste asiático; si no llegan a tiempo paralizan la producción de automóviles en Europa. Véase: https://www.reuters.com/business/autos-transportation/tesla-berlin-suspend-most-production-two-weeks-over-red-sea-supply-gap-2024-01-11/

agencias de la ONU, para abastecer a la desnutrida población yemení. Esta zona se encuentra bajo control de los hutíes, lo que hace muy complicado que la ayuda llegue de forma adecuada a la población sin que estos se beneficien. Consecuencia añadida a que el tráfico de ayuda humanitaria esté centralizado en Hodeida, es que dificulta las tareas de embargo de armas a las milicias que entran por este puerto. Unas labores de inspección más exhaustivas en la carga que entra puede implicar que se retrase o incluso que no llegue a tiempo la ayuda humanitaria a la población.

Con relación a la economía, los efectos de esta situación de inseguridad marítima, particularmente en los países europeos y del Sudeste Asiático, se podrían considerar como limitados. La resiliencia de la industria naviera a nivel mundial y cierto exceso de capacidad de transporte marítimo comercial están amortiguando (que no eliminando) el potencial impacto negativo (Gupta, 2024). Aunque las implicaciones a largo plazo pueden derivar en un aumento de la inflación a nivel mundial, así como efectos duraderos en las industrias manufactureras JIT, es previsible que la industria naviera tenga la capacidad de continuar adaptándose, manteniendo en límites razonables las repercusiones económicas de la crisis.

Un reciente documento (Schwarzenberg, 2024) del Congreso de los EE. UU. estima que el impacto económico afectaría de forma limitada, e incluso marginal, a la economía mundial, con una pequeña reducción de décimas en el PIB global y un cierto repunte de la inflación. Sin embargo, los efectos serían más significativos en Europa, pero sobre todo en los países de la región de Oriente Medio y del Cuerno de África. Para Europa, si continúan las perturbaciones, se valora que el PIB podría verse afectado en cifras cercanas al 1 % y en algo más en el caso de la inflación, datos que, si bien no son buenas noticias, tampoco parecen muy preocupantes.

Sin embargo, el impacto para los países la región es, en términos relativos, bastante mayor, derivado de sus economías, más débiles y vulnerables, con menor capacidad de adaptarse a la situación. La reducción del tráfico marítimo a la mitad afecta a los todos puertos del mar Rojo y a su actividad y en particular al Canal de Suez, que representa el 14 % de la economía de Egipto y que es el país de la región más afectado por la crisis. Los ingresos en los primeros meses de la crisis disminuyeron en un 50 % (misma proporción en que disminuyó el número de barcos en tránsito). Yibuti, nodo comercial clave para el Este de África y

Sudán, dependen del Canal en un 31 % y 34 % de su comercio exterior respectivamente. Arabia Saudí, aunque económicamente más fuerte que sus vecinos, ha sufrido una reducción de tráfico en sus puertos del mar Rojo (Rey Abdullah y Jeddah) de hasta un 70 % y sus exportaciones de petróleo a través de estas aguas se han visto también afectadas de forma notable (Sajeev, s. f.).

2.2. Perspectiva geopolítica

La actual crisis del mar Rojo abre un nuevo frente de tensiones, que se suma a la ya muy compleja ecuación geopolítica de la región, con muchos conflictos internos y entre países. Arabia Saudí e Irán, apoyándose en sus *proxies*, pugnan por el liderazgo regional, partida en la que Egipto e Israel también participan como actores principales y donde desde el exterior, las grandes potencias como EE. UU., China o Rusia, a las que podríamos sumar potencias medias como Turquía, juegan también un papel relevante.

Centrándonos en esta crisis, las motivaciones que públicamente repiten los hutíes para justificar sus acciones son la solidaridad y el apoyo al pueblo palestino ante la campaña israelí en Gaza. Esto les da un gran protagonismo y apoyo en el mundo musulmán, donde la causa palestina es popular y muy emocional. Además, mandan la señal de que el mar Rojo es un teatro legítimo para la lucha contra Israel, donde los hutíes están dispuestos a atacar a los buques de guerra americanos y al tráfico mercante relacionado con Israel (The Economist, 2023).

A lo anterior se suman los propios imperativos internos y ambiciones regionales hutíes, para los que esta crisis fortalece su posición en su propio territorio. Existe consenso entre los expertos en Yemen de que una motivación incluso más poderosa que el apoyo a los palestinos es la necesidad de distraer la atención de la creciente disidencia interna sobre la gobertinza hutí desde la tregua[23] de abril de 2022, así como reforzar la posición de los hutíes tanto dentro de Yemen como en la región (Minor, 2024). Es por

[23] En el año 2014 los rebeldes hutíes se levantaron contra el gobierno establecido, provocando una guerra civil en Yemen, en la cual se apoderaron de una parte del oeste de Yemen y obligaron al presidente del país a huir. Arabia Saudí temiendo que se apoderaran de Yemen y lo convirtieran en un satélite de su gran rival regional, Irán, apoyó al gobierno establecido, mientras Irán lo hacía con los rebeldes hutíes. Desde abril de 2022 la situación es de una frágil tregua, con los hutíes controlando el oeste del país (incluida su capital Saná) y por tanto su fachada al mar Rojo.

tanto bastante probable que la amenaza persista, incluso aunque se alcance un alto el fuego en Gaza, pues no se trata únicamente de Israel, sino de intentar controlar la región por parte de Irán.

3. Papel de los actores externos

A pesar de que los ataques hutíes son una grave amenaza a la libertad de navegación, que tiene importantes consecuencias en el tráfico marítimo comercial a nivel global, los países más afectados por estos ataques, tanto en Oriente Medio como en Asia y Europa, se han mostrado reacios a tomar acciones de forma conjunta y a participar en operaciones navales que pudieran abordar el problema de forma coordinada. Los intereses propios prevalecen sobre los del conjunto.

China, cuyos buques, aunque no son blancos potenciales también reciben algún ataque y sufre las consecuencias económicas de la situación, derivado de su enorme tráfico comercial con Europa, sobre todo de contenedores, se ha negado a cooperar con EE. UU., aunque no sorprende dado el estado de las relaciones bilaterales. A nivel general se puede afirmar que las principales potencias no están dispuestas a trabajar juntas para defender bienes globales, incluso cuando estos no están relacionados con la competición que existe entre ellas. Existen ciertas tendencias anti-internacionalistas, que dificultan avanzar hacia un enfoque unificado, incluso entre los aliados de EE. UU. en Europa (Minor, 2024b), de lo que la propia operación Aspides de la UE, o la postura de Francia cuando en diciembre de 2023, decidió mantener sus unidades navales en el mar Rojo bajo mando nacional (Reuters, 2023), son claro ejemplo.

Con relación a los diversos actores externos, Estados Unidos es con diferencia el más activo. Su incontestable apoyo a Israel y su papel como guardián de las rutas marítimas globales, arterias del comercio a nivel mundial, le obligan a una presencia muy fuerte en la región. Esta se localiza tanto en el Mediterráneo Oriental, con labores de protección de Israel ante ataques aéreos de Irán o sus *proxies* (misiles balísticos lanzados desde Yemen contra Israel), como en el mar Rojo, golfo de Adén y zona norte del océano Índico, en tareas de seguridad marítima (protegiendo el tráfico mercante), tratando de inutilizar y destruir mediante ataques aéreos, las lanzaderas y los arsenales hutíes en Yemen y sobre todo protegiendo a Israel de ataques de misiles y drones, que lanzados desde países de la región, tengan como objetivo su territorio.

Hasta la fecha, el enfoque de EE. UU. en la crisis ha sido principalmente defensivo, actuando de modo más bien reactivo, con la idea de no aumentar en exceso la tensión geopolítica en la región, consciente de que su aceptación en la región es cada vez menor, consecuencia de su claro apoyo a Israel en el tema palestino.

En este juego de equilibrios entre suprimir la tienaza hutí a la seguridad marítima, proteger a Israel de ataques de los distintos actores del Eje de la Resistencia y utilizar la presencia naval como elemento de disuasión para tratar de que no suba en exceso la tensión geopolítica regional, EE. UU. está efectuando un importante despliegue aeronaval en la zona durante estos últimos meses. Éste incluye grupos de combate de portaaviones[24], que se han ido situando tanto en el Mediterráneo Oriental, como en el mar Rojo, golfo de Adén, o norte del Indico y golfo Pérsico. Aunque no es habitual, la presencia de buques de la *US Navy* en la región está siendo muy alta en estos últimos meses y actualmente (septiembre 2024), consecuencia de la creciente tensión geopolítica regional, tiene desplegados dos grupos de combate en el Índico norte, además de otros buques como destructores que siguen en el mar Rojo.

Este despliegue nos da una idea de lo extraordinario de la situación, pues si EE. UU. suele tener desplegados unos cuatro grupos de combate en todo el globo, dos suelen estar en el Pacífico Occidental, por ser su área de mayor interés y los otros por el resto del mundo. Se da la circunstancia de que, por primera vez en mucho tiempo, durante un periodo de al menos tres semanas (finales de agosto a mitad de septiembre) no habrá ningún grupo de combate (Johnston, 2024) en el Pacífico Occidental, debido a esta acumulación en el Medio Oriente[25].

[24] Un Grupo de Combate de Portaaviones (*Carrier Strike Group-CSG*) es una agrupación de buques de la *US Navy* constituido normalmente por un portaaviones (nuclear) con su unidad aérea embarcada (normalmente unos ochenta cazas de última generación más aviones de alerta temprana, de control y de guerra electrónica embarcados), escoltado por varios destructores lanzamisiles, a los que se suma habitualmente un submarino nuclear de ataque. EE. UU. cuenta actualmente con once portaaviones nucleares operativos (con un desplazamiento medio de 100 000 toneladas) y tres en construcción, alrededor de los cuales constituye sus distintos CSGs.

[25] En fecha 9 septiembre 2024, los CSG (*Carrier Strike Groups*) de los portaaviones Abraham Lincoln y Theodore Roosvelt navegaban en aguas al sur de Yemen y golfo de Omán y ningún CSG en el Pacífico ccidental. Además, dos destructores lanzamisiles lo hacían en aguas del mar Rojo. Disponible en: https://news.usni.org/2024/09/09/usni-news-fleet-and-marine-tracker-sept-8-2024

Aunque los ataques hutíes a buques que transitan Bab le-Mandeb no son el principal elemento de tensión de la región, si a sus acciones en el mar Rojo le sumamos el ataque con misiles balísticos del pasado 15 de septiembre (Emergui, 2024a), que lanzados desde Yemen alcanzaron por primera vez territorio israelí, los rebeldes hutíes están logrando un protagonismo cada vez mayor, contribuyendo a elevar aún más la temperatura geopolítica regional.

Por su parte, China ha asumido un papel que podemos calificar como de más tímido, en cierta medida casi ausente, a pesar de sus importantes intereses en mantener segura la ruta del mar Rojo al tráfico marítimo[26]. En este caso, el cálculo geopolítico chino es doble; por una parte, considera que sus buques mercantes no son objetivo potencial de los hutíes (aunque hayan sufrido algún ataque), por lo cual se identifican claramente durante su paso por la zona para evitar ser considerados o confundidos como blancos y, por otra, asume que su apoyo a Gaza en el contexto actual juega un papel relevante en su campaña de liderazgo del sur global. La opción de una colaboración Washington-Pekín en esta crisis no parece ser demasiado atractiva para China (Murphy, 2024).

En todo caso, China mantiene una presencia activa en la zona. Su base naval en Yibuti (su única base naval en el exterior), en la entrada del mar Rojo, le permite ejercer influencia en la zona, además de servir de apoyo a sus buques de guerra desplegados en aguas de la región desde hace años, desde el inicio de la piratería en aguas de Somalia. Mantienen presencia, pero no se integran ni colaboran con ninguna de las operaciones navales occidentales.

La política exterior china (Álvarez-Ossorio, 2024) se caracteriza por ser multidireccional y desideologizada y siendo dependiente de los hidrocarburos de Oriente Medio busca mantener estrechas y cordiales relaciones con Irán y con Arabia Saudí (entre los que medió para la normalización de relaciones bilaterales que se restablecieron entre ambos en marzo de 2023), con los países del Golfo, e incluso con Israel. Se conduce por motivaciones esencialmente comerciales, tiene mucho interés en la región, en particular en el marco de su iniciativa de la Franja y la Ruta (Khanna, 2024) y si busca un mayor protagonismo diplomático es para

[26] La mayoría de los buques portacontenedores que entran en el mar Rojo a través del estrecho de Bab el-Mandeb transportan productos chinos destinados a los mercados europeos. La UE importó productos de China por valor de 626 000 millones de dólares en 2022 (casi el doble de lo que exportó a China).

contribuir a reducir las tensiones regionales y así lograr una mayor estabilidad, requisito indispensable para rentabilizar sus crecientes inversiones y sus intereses comerciales en la región. No pretende, al menos por ahora, asumir un papel relevante en el terreno militar o de seguridad, de ahí su aparte pasividad en esta crisis (Scott, 2024).

China, siguiendo en cierta medida la teoría de las ganancias relativas, juega a perder menos que EE. UU. manteniendo una actitud de perfil bajo, mientras su gran rival en el Pacífico, EE. UU., se desgasta en una crisis difícil de solucionar, detrayendo medios navales clave que mientras estén en el Índico no están en aguas cercanas a China. A la vez, cultiva de forma discreta sus relaciones con los actores regionales más relevantes, mientras EE. UU. es cada vez más impopular. Desde una perspectiva puramente marítima, es digno de mención señalar que China se beneficia de las acciones de seguridad marítima de las misiones de EE. UU. y UE en el mar Rojo, sin ningún coste.

En esta crisis, el papel de Rusia en la región es poco activo, consecuencia principalmente de la guerra de Ucrania y de que su presencia e influencia en estas aguas es limitada.

Sin embargo y derivado de las sanciones occidentales, Rusia vende gran parte de sus hidrocarburos a China y a la India, por lo que también necesita de estabilidad y seguridad marítima en el mar Rojo (Grover *et al*., 2024), pero no va a colaborar con EE. UU. y con la UE, por razones muy obvias.

Rusia en su rivalidad con EE. UU. y en oposición a su estrategia hegemónica, busca junto a otras potencias revisionistas como China y los BRICS, promover un mundo multipolar, que sustituya el orden posterior a la Segunda Guerra Mundial, que ya no le privilegia (más allá del veto en el Consejo de Seguridad de NN. UU.) y donde pueda tener más protagonismo a través de alianzas. En este marco, Rusia lleva unos años buscando una mayor presencia e influencia en la región y tras los intentos, hasta ahora poco exitosos de establecer una base naval en Sudán (en *Port Sudan*), en claro contrapeso a las presencias americana, china y francesa con sus bases en Yibuti, está explorando también con Eritrea la idea de establecer una base, posiblemente en las islas de Dahlak (Plaut, 2024).

Por su parte la Unión Europea, tiene gran interés en mantener abierta y segura la ruta de navegación del mar Rojo, por su impacto en las relaciones comerciales y de transporte marítimo

con el sudeste asiático y con Medio Oriente con relación a los hidrocarburos. En este escenario, en febrero de 2024 desplegó la citada operación (defensiva) de seguridad marítima Aspides, en el marco de la PCSD[27].

Sin embargo, la Unión debe decidir todavía que papel jugar en la región, si alguno, pues no tiene todavía una postura unificada sobre cómo abordar el escenario geopolítico regional. Esto se refleja claramente en la falta de una posición de la UE sobre la situación en Gaza. La realidad es los distintos Estados miembros tienen posturas desiguales, incluso divergentes, lo que restringe mucho la capacidad de influir de Bruselas.

Así, el protagonismo de la Unión en la tensa situación geopolítica de Oriente Medio es escaso y en particular, en la crisis marítima del mar Rojo tampoco es relevante, pues solo ha desplegado la operación Aspides, esencialmente defensiva, que no aborda las causas que originan la situación. Se consigue impedir que algunos misiles o drones alcancen sus objetivos, pero no que los ataques se sigan produciendo, lo cual es un éxito en sí mismo para los rebeldes. Israel, aunque centrado en Hamás y en Hizbullá, también responde a los ataques hutíes. Así el pasado 29 de septiembre lanzó un ataque aéreo (Emergui, 2024b) al puerto yemení de Hodeida en respuesta al lanzamiento de misiles los días y 26.

4. Conclusiones y perspectiva

La crisis de seguridad marítima en el mar Rojo, materializada en los ataques hutíes a los buques navegando en las aproximaciones al estrecho de Bab el-Mandeb, abre un nuevo frente, que incorpora una nueva dimensión al ya muy complejo tablero geopolítico de Oriente Medio.

Las consecuencias de esta crisis marítima son esencialmente económicas y comerciales y aunque tienen un impacto importante, al afectar a una de las rutas marítimas claves a nivel global, sus efectos reales en la economía y el comercio mundial son graves, pero no críticos. La industria naviera y el comercio marítimo están demostrando su resiliencia y su capacidad de adaptación a la situación, lo que hace que los efectos de la crisis sean menos graves de lo previsible.

[27] PCSD - Política Común de Seguridad y Defensa de la UE. Véase: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eunavfor-operation-aspides_en

Si en términos absolutos los países más afectados son los de Europa y en cierta medida los del Sudeste Asiático, en términos relativos, dada la vulnerabilidad y fragilidad de su economía e instituciones, los más perjudicados son claramente los países de la región, en particular los bañados por las aguas del mar Rojo.

EE. UU. y la Unión Europea han optado por lanzar sendas operaciones navales para proteger el tráfico marítimo en la zona y en el caso de EE. UU., una segunda adicional, más restringida en participación, para atacar en origen los medios que los hutíes utilizan para sus ataques. Sin embargo, los efectos de estas operaciones no están siendo determinantes, pues no se consigue inutilizar de forma permanente estos medios (que son repuestos y reconstruidos por los rebeldes con ayuda de Irán). Hay que tener en cuenta que los hutíes, solo necesitan algún éxito ocasional en sus ataques (un porcentaje bajo de éxito es suficiente) para lograr un efecto significativo, tanto en los medios de comunicación, como en mantener las condiciones de inseguridad para el tráfico marítimo. Su éxito se basa en conseguir mantener esta situación en el tiempo.

Para enfrentar con más garantías esta crisis, sería necesaria una aproximación multilateral, con participación de China e incluso Rusia. La realidad es que estos países no tienen interés en participar por diversas razones; por su tradicional falta de sintonía con EE. UU. y su política exterior, que en este caso les permite, en particular a China, una diplomacia discreta en la región que le permite seguir avanzando en su objetivo de crear una alternativa al orden mundial establecido por Occidente y por poder beneficiarse de los resultados (limitados) de las operaciones de seguridad marítima sin tener que participar ni contribuir.

A esto se suma que la crisis en Oriente Medio, de la cual la del mar Rojo no es más que una parte, obliga a EE. UU. a situar medios aeronavales en la zona, con la idea de proteger el tráfico marítimo en la región, pero sobre todo a Israel. Esto limita el despliegue de medios en el Pacífico Occidental, área de interés prioritario para EE. UU., todo lo cual beneficia esencialmente los intereses de China.

La crisis del mar Rojo es una situación con doble beneficio para los hutíes. Por una parte, ganar apoyo popular en el mundo musulmán por su solidaridad y apoyo a la causa palestina (por la situación en Gaza) y por otra, quizá más importante para recuperar respaldo a nivel interno, en una situación de clara pérdida de

apoyo de la población, consecuencia de su mala gestión a nivel doméstico durante el actual periodo de tregua en la guerra civil yemení.

Es previsible que la crisis pueda durar en el tiempo, pues los hutíes solo necesitan algún éxito esporádico en sus ataques, ya que las operaciones aeronavales en el mar Rojo no tienen capacidad real de acabar con el problema. La situación seguirá beneficiando internamente a los hutíes, regionalmente al Irán y a su Eje de la Resistencia y a nivel global a China y a Rusia de forma indirecta, sobre todo en relación con EE. UU., que siendo la más activa es la que más pierde si se mantienen las condiciones actuales. Pierde ascendencia y hegemonía en la región (en beneficio de China que utiliza una diplomacia más discreta y pragmática), es cada vez es más impopular, la situación le obliga a fijar una parte muy considerable de sus medios aeronavales en la región con las citadas consecuencias de menor presencia en el Pacífico Occidental.

La resolución de esta crisis irá previsiblemente vinculada a la evolución de la situación geopolítica de la región, actualmente protagonizada por las tensiones y conflicto entre Hizbula e Israel en el sur del Líbano, entre Hamás e Israel en Gaza y donde la crisis del mar Rojo va perdiendo protagonismo, tanto a nivel geopolítico como a nivel económico y comercial.

Bibliografía

Álvarez-Ossorio, I. (2024). La reconfiguración de Oriente Medio. Nuevos realineamientos en un mundo bipolar [en línea]. *IEEE. Panorama Estratégico 2024*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2024/DIEEEA54_2024_IGNALV_Oriente.pdf

AP (2024). Three Red Sea underwater data cables have been cut as Houthi attacks continue in the vital waterway [en línea]. *El País*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://english.elpais.com/international/2024-03-04/three-red-sea-underwater-data-cables-have-been-cut-as-houthi-attacks-continue-in-the-vital-waterway.html

Arteaga, F., Escribano, G. y Urbasos, I. (2024). Crisis del mar Rojo: inseguridad marítima y energética [en línea]. *Real Instituto Elcano*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/crisis-del-mar-rojo-inseguridad-maritima-y-energetica/

Delivorias, A. (2024). Recent threats in the Red Sea. Economic impact on the región and on the EU [en línea]. *European Parliament Research Service*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/760390/EPRS_BRI(2024)760390_EN.pdf

Donelli, F. (2024). La importancia estratégica del mar Rojo [en línea]. *AFKAR Ideas n.º 72. Política Exterior.* [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.politicaexterior.com/articulo/la-importancia-estrategica-del-mar-rojo/

Emergui, S. (2024a). Los hutíes disparan un misil balístico contra el centro de Israel [en línea]. *El Mundo*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.elmundo.es/internacional/2024/09/15/66e68f85e9cf4acf3d8b45a1.html

—. (2024b). Israel prepara la operación terrestre en el sur del Líbano mientras golpea a los hutíes de Yemen [en línea]. *El Mundo*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.elmundo.es/internacional/2024/09/29/66f99546e4d4d838068b4586.html

Finalcial Times (s. f.). The mysterious Iranian ship accused of lining up the next Houthi targets [en línea]. *Financial Times*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.ft.com/content/5fb8849c-b5b2-4f6f-908f-2c125159e3ce

Gritten, D. (2024). Crucial Red Sea data cables cut, telecoms firm says [en línea]. *BBC News*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.bbc.com/news/world-middle-east-68478828

Grover, N., Harvey, R. y Ghaddar, A. (2024). Russian oil flows through Red Sea still face lower risks [en línea]. *Reuters*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.reuters.com/world/middle-east/russian-oil-flows-through-red-sea-still-face-lower-risks-2024-02-01/

Gupta, P. (2024). Red Sea blues: Deliberating maritime bottlenecks [en línea]. *Observer Research Foundation*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.orfonline.org/expert-speak/red-sea-blues-deliberating-maritime-bottlenecks

IMO (2024). Conflict-related attacks in the Red Sea area - general information [en línea]. *IMO*. [Consulta: 18 septiembre 2024]. Disponible en: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/%20Pages/Red-Sea.aspx

Johnston, C. (2024). No U.S. Navy Aircraft Carriers Deployed in the Pacific [en línea]. *Naval News*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.navalnews.com/naval-news/2024/08/no-u-s-navy-aircraft-carriers-deployed-in-the-pacific/

Jonhson, K. (2024). The Houthis' Next Target May Be Underwater [en línea]. *Foreign Policy*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://foreignpolicy.com/2024/02/07/houthi-red-sea-attacks-submarine-cables/

Khanna, P. (2024). The Red Sea Crisis Proves China Was Ahead of the Curve [en línea]. *Foreign Policy.* [Consulta: 2024]. Disponible en: https://foreignpolicy.com/2024/01/20/url-red-sea-houthis-china-belt-road-suez-trade-corridors/

Kiel Institute for World Economy (IfW).(2024). Cargo volumen in Red Sea collapses [en línea]. *Kiel Institute for World Economy (IfW)*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.ifw-kiel.de/publications/news/cargo-volume-in-the-red-sea-collapses/

Kowalenko, C. (2024). Salvage Operation for Greek Tanker "Sounion" to Resume in Red Sea After Houthi Attack [en línea]. *Greek City Times*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://greekcitytimes.com/2024/09/13/greek-tanker-sou

Minor, A. (2024). Solving the Houthi Threat to Freedom of Navigation [en línea]. *War on the Rocks*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://warontherocks.com/2024/04/solving-the-houthi-threat-to-freedom-of-navigation/

Murphy, T. (2024). Trading bases: The Red Sea tinderbox and the maritime economy [en línea]. *European Council Foreign Relations*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://ecfr.eu/article/trading-bases-the-red-sea-tinderbox-and-the-maritime-economy/

Plaut, M. (2024). Why are China and Russia silent players in the Red Sea's escalating security situation? [en línea*]. King´s College London*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.kcl.ac.uk/why-are-china-and-russia-silent-players-in-the-red-seas-escalating-security-situation

Reuters. (2023). What is U.S.-led Red Sea coalition and which countries are backing it? [en línea]. *Reuters*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.reuters.com/world/us-red-sea-taskforce-gets-limited-backing-some-allies-2023-12-20/

—. (2024). What is Iran's 'Axis of Resistance'? [en línea]. *Reuters*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.reuters.com/world/middle-east/what-is-irans-axis-resistance-2024-08-05/

Sajeev, S. (s. f.). The Red Sea Crisis and Regional Economic Ramifications [en línea]. *Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analyses*. [Consulta: 2024]. Disponible en:

https://demo.idsa.in/publisher/backgrounder/the-red-sea-crisis-and-regional-economic-ramifications/

Schwarzenberg, A. B. (2024). Red Sea Shipping Disruptions: Estimating Economic Effects [en línea]. *Congressional Research Service*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF12657

Scott, D. (2024). China's Calculated Inaction in the Red Sea Crisis [en línea]. *CIMSEC*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://cimsec.org/chinas-calculated-inaction-in-the-red-sea-crisis/

Seligman, L. y Berg, M. (2023). A $2M missile vs. a $2,000 drone: Pentagon worried over cost of Houthi attacks [en línea]. *Político*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://www.politico.com/news/2023/12/19/missile-drone-pentagon-houthi-attacks-iran-00132480

Stark, A. (2024). The Yemen Model [en línea]. *RAND.* [Consulta: 2024].

U.S. Naval Institute (2024). DIA Report on Houthi Attacks and Pressure on International Trade [en línea]. *USNI News*. [Consulta: 2024]. Disponible en: https://news.usni.org/2024/06/13/dia-report-on-houthi-attacks-and-pressure-on-international-trade

ANEXO I

Cronología de la crisis del mar Rojo

FECHA	ACONTECIMIENTO
7 OCT 23	Ataque de Hamas a Israel
OCT 2023	Se incrementan los ataques hutíes a buques en el mar Rojo
19 NOV 23	Milicias hutíes (abordando el buque desde un helicóptero) secuestran el mercante japonés (con bandera de Bahamas) Galaxy Leader
DIC 23	Como consecuencia de los ataques a buques, la mayoría de las navieras a nivel global dejan de utilizar la ruta del mar Rojo entre el océano Índico y Europa.
19 DIC 23	EE. UU. organiza y lidera la operación Prosperity Guardian de protección del tráfico marítimo en el mar Rojo y aproximaciones
31 DIC 23	El buque portacontenedores Maersk Hangzhou (Singapur) es atacado por cuatro lanchas con milicianos hutíes. El ataque es repelido y posteriormente medios aéreos de la US Navy (en el marco de Prosperity Guardian) responden a la llamada de auxilio y hunden tres de las cuatro lanchas, con diez bajas por parte de los hutíes.
10 ENE 24	El Consejo de Seguridad de Naciones Unidas adopta la Resolución 2722 (2024) que condena los ataques hutíes contra buques mercantes y comerciales, exige el fin inmediato de los ataques y toma nota de que los Estados miembros tienen derecho a defender sus buques de los ataques.
12 ENE 24	EE. UU. organiza y lidera la operación Poseidon Archer, de ataque a tierra, a las instalaciones que utilizan los hutíes en sus ataques. A partir de esta fecha se producen numerosos ataques con misiles y con aviación a suelo yemení, particularmente durante enero y febrero 2024. El 12 enero y el 10 febrero los hutíes reconocieron cinco y diecisiete bajas respectivamente, consecuencia de los ataques de EE. UU. y UK.
19 FEB 24	Comienza la operación Aspides de la Unión Europea, para protección y defensa del tráfico marítimo en el mar Rojo.
19 FEB 24	El buque carguero Rubymar (Belize) es atacado y alcanzado por dos drones hutíes. Se hunde el 2 MAR.

FECHA	ACONTECIMIENTO
6 MAR 24	El buque granelero True Confidence (Barbados) es atacado y alcanzado por drones hutíes. Mueren tres miembros de la tripulación a causa del ataque.
12 JUN 24	El buque granelero Tutor (Liberia) es atacado por un vehículo de superficie no tripulado y por drones aéreos. Un miembro de la tripulación se da por desaparecido en el ataque. El resto de la tripulación es rescatada. El buque se hunde el 18 JUN.
21 AGO 24	El petrolero Sounion (Grecia) es atacado por varios drones. Milicias hutíes lo abordan y colocan explosivos. Permanece a la deriva ardiendo (tras las explosiones) con peligro de provocar un desastre medioambiental (transportaba un millón de barriles de petróleo). Remolcadores griegos, apoyados por la operación Aspides UE lo remolcan a lugar seguro, alejando de aguas yemeníes.
15 SEP 24	Un misil balístico lanzado por los hutíes alcanza por primera vez suelo israelí sin producir daños significativos
26 SEP 24	Israel intercepta un misil balístico lanzado por los hutíes, que tenía como objetivo una instalación militar en Tel Aviv.
29 SEP 24	Israel lanza ataques aéreos a instalaciones del puerto yemení de Hodeida, en respuesta a los ataques hutíes de los días 15 y 26 de septiembre.