



28 de enero de 2026

Geopolítica del Punto Nemo: la ruta marítima china en el Pacífico Sur

Nemo Point Geopolitics. China's maritime route in southern Pacific

Abstract:

Renowned for both its legendary status and unique geography, Point Nemo is the oceanic pole of inaccessibility: the spot in the ocean farthest from any continental landmass. Its extreme isolation has made it almost mythical, associated with the unknown and inhospitable, and its relevance in outer space geopolitics has only heightened this perception. Situated in one of the world's most remote maritime regions, it has no direct economic value and mainly serves as a controlled graveyard for satellites and space debris at their useful life end. However, the surrounding vast oceanic expanse takes on strategic importance in the event of global maritime routes reconfiguration. Controlling passages such as the Strait of Magellan or supporting island territories in Polynesia and Micronesia could facilitate an alternative corridor opening. This would be particularly beneficial for China, providing a substitute route amid pressure on its traditional trade routes and strengthening its strategic resilience in the event of global crises.

Keywords:

Nemo Point, Maritime geopolitics, Outerspace geopolitics, China, Pacific Islands.

Cómo citar este documento:

ROMERO JUNQUERA, Abel, FERNÁNDEZ APARICIO, Javier y CASTRO TORRES, José Ignacio. *Geopolítica del Punto Nemo: La ruta marítima china en el Pacífico Sur*. Documento de Análisis IEEE núm. 06/2026. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año).

Una introducción a Nemo en las leyendas seculares

El polo de inaccesibilidad del Pacífico, conocido como el Punto Nemo, es el lugar marítimo del planeta más alejado de cualquier tierra firme. Situado en el Pacífico Sur, aproximadamente a 2.688 km de las islas Pitcairn, Pascua y Maher, ha funcionado desde hace centurias como un mito que fascina y aterriza por igual al hombre. Es «el no-lugar» un espacio sin comunidad, sin historia, si acaso eco filosófico de la *khôra* platónica y del abismo¹.

Más allá de lo geográfico, es una continuidad simbólica del océano como frontera entre el mundo de lo real y de lo desconocido, de lo vivo y lo muerto. Hoy todavía sobrecogen las imágenes de restos de naves y artilugios espaciales que comparten su fondo para la eternidad. En definitiva, el Punto Nemo es la negación radical de cualquier atisbo de seguridad: un lugar alejado a miles de millas de donde habita la humanidad, pero, como veremos, su control es objeto de deseo.



Ilustración 1. Zona pelágica en torno al Punto Nemo. Fuente: HERRERO J. «Punto Nemo: el cementerio de naves espaciales», *La Razón*. 2/8/2022. <https://www.larazon.es/sociedad/20220802/t2ly3dgme5hxtb5mvpfkjs5ury.html>

Sin tradición propia, el Punto Nemo ha generado leyendas digitales y narrativas especulativas como el mar «que no quiere barcos», un lugar de silencios y sensación de vacío, un remedo de un santuario prohibido donde la Tierra no tolera la presencia humana e incluso, una frontera entre el océano y el espacio, reforzada por su uso como zona de caída de satélites.

¹ DERRIDA, Jacques. *Khôra*. Amorrortu, 2024. ISBN 978-950-518-392-0.

Estas leyendas funcionan en la actualidad como folclore de internet, pero existen alusiones en la cultura del pasado, quizás las más representativas sean Julio Verne y el propio nombre de «Nemo», el intrépido capitán y antihéroe que huye del mundo hacia el océano, y Howard P. Lovecraft y su océano cósmico, un Pacífico como espacio del horror indiferente donde se resalta la insignificancia humana y es lugar de residencia del *Cthulhu*, una entidad símbolo de la vastedad, el silencio y el abismo. No es casual, por lo tanto, que aún hoy, en una época de hiperconectividad y saturación informativa, fascine precisamente un lugar donde no pasa nada o, al menos hasta ahora, no nos percatamos de ello².

Una aproximación a la geopolítica del Pacífico Sur

Varios de los autores clásicos de la geopolítica destacaban en sus escritos la importancia del Pacífico, y en concreto del Pacífico Sur. Así, el almirante Alfred T. Mahan dividía el mundo en tres regiones. La primera de ellas se encontraba situada al norte del paralelo 40º, en la que se consolidaba el poder terrestre. La segunda de ellas, entre los paralelos 40º y 30º constituía una franja debatida y debatible, donde las potencias terrestres y marítimas pugnaban por el poder. Sin embargo, toda la región que quedaba al sur de esta franja era el área en el que las potencias marítimas podrían ejercer plenamente su influencia. Si China aparecía como actor relevante, los EE. UU. necesitarían la ayuda de sus aliados para contrarrestar su potencial³.

De las palabras del almirante se desprende que el hemisferio norte sea llamado «continental», pues contiene casi el setenta por ciento de las tierras emergidas del planeta, situándose al norte del trópico de Cáncer las principales potencias globales. Por su parte, el hemisferio sur recibe el nombre de «oceánico», debido a que invierte estas cifras en favor del mar⁴. En esta franja se hace patente la enorme extensión del Pacífico, donde su inmensidad «hace que los esfuerzos militares resulten muy difíciles, por lo que se deben evitar en todo lo posible». Por dicho motivo, los Estados deberían perseguir

² CORIA, Javier. «El lugar más aislado del planeta», *ABC*. 26/12/2012. https://www.abc.es/tecnologia/abci-lugar-alejado-planeta-201212260000_noticia.html

Nota: Todos los hipervínculos de este artículo se encuentran activos con fecha de 14 de enero de 2026.

³ MAHAN, Alfred Thayer. *The problem of Asia: its effect upon international politics*. Sampson-Low and Martson, 1900, pp. 160, 181-182.

⁴ RIESCO, Ricardo. «Valoración geoestratégica del hemisferio austral», *Revista de Ciencia Política*, vol. 7, n.º 1. 1985, p. 177.

sus objetivos comerciales mediante medios no violentos en un entorno de ganancias mutuas⁵.

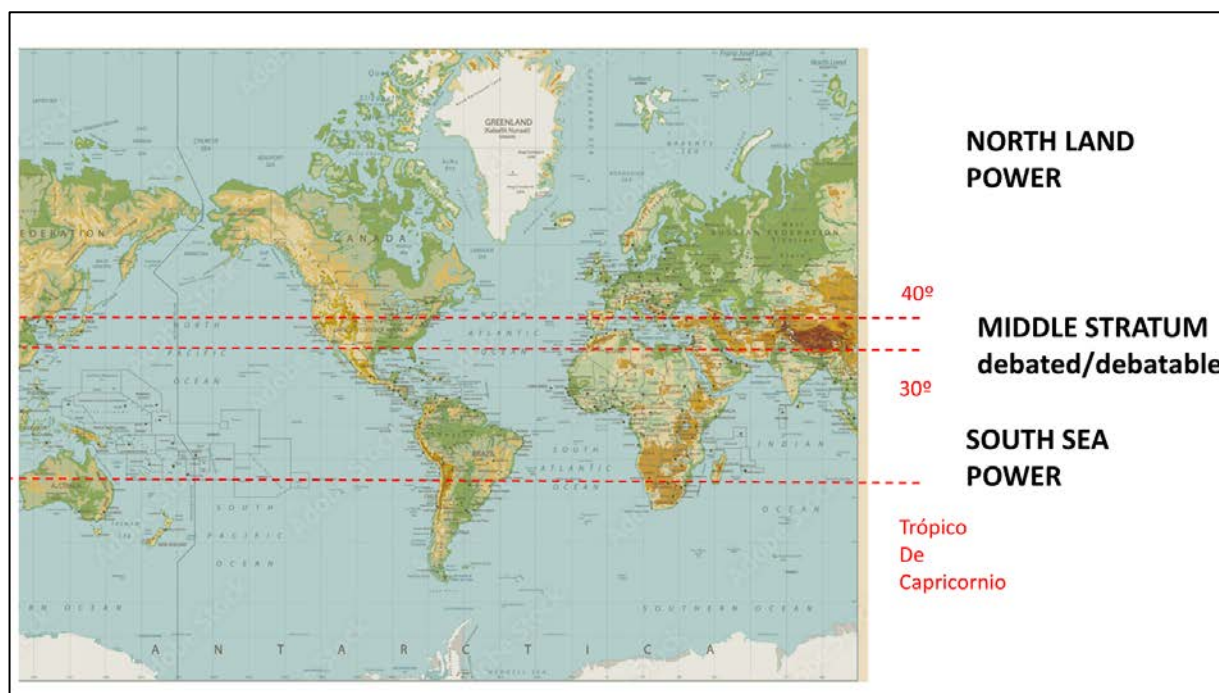


Ilustración 2. División del mundo en franjas, en la que se observa la importancia de la región sur para las potencias marítimas. Fuente: elaboración propia a partir de los postulados del A.T. Mahan en la obra *The Problem of Asia*.

Parece que las palabras de Mahan fueron proféticas y en pleno s. XXI se está produciendo esta situación de disputa, con China en plena expansión y con un potencial naval que se va acercando al estadounidense, pero donde las relaciones diplomáticas, económicas y comerciales parece que de momento se imponen al empleo del poder militar.

Haciendo una visión particular del Pacífico Sur, este se caracteriza por su vasta extensión de unos 65 millones de kilómetros cuadrados, donde junto a los grandes espacios marítimos vacíos se encuentran cerca de 10.000 islas con una diversidad lingüística de 1.200 idiomas, donde viven unos 3,6 millones de personas⁶. En esta área existe una gran diversidad económica y política donde hay Estados independientes (Fiji, Kiribati, Naurú, Islas Salomón, Tuvalu, Tonga, Samoa Occidental, Vanuatu, Palaos y Micronesia); otros cuasi independientes como las Islas Cook y Niue, asociadas

⁵ MAHAN, Alfred Thayer. *The problem of Asia: its effect upon international politics*. Op. cit., p. 162.

⁶ WORLDMETER. *Countries in Oceania by Population (2025)*. <https://www.worldometers.info/population/countries-in-oceania-by-population/> Se han excluido de este dato las poblaciones de Australia, Nueva Zelanda y Nueva Guinea Papúa para hacer constar fundamentalmente a las islas de la Polinesia y Micronesia.

libremente con Nueva Zelanda; el territorio de Tokelau dependiente de los neozelandeses; los territorios franceses, dotados de amplia autonomía, de Nueva Caledonia, Polinesia Francesa, y Wallis y Futuna; la colonia británica de las Islas Pitcairn; la Isla Norfolk de soberanía australiana; los territorios estadounidenses de Samoa Americana, Guam y Marianas, a los que hay que añadir a las Islas Marshall por su dependencia en cuestiones de defensa y la Isla de Pascua de soberanía chilena^{7,8}.

Otro clásico de la geopolítica del Pacífico es el general Karl Haushofer. Aparte de considerar al Pacífico como un océano vacío y asimétrico, daba a sus islas una importancia trascendental. El desencanto de Alemania tras la IGM lo comparaba al de los pueblos de las islas del Pacífico, que habían perdido su independencia en favor de los imperios británico, francés y norteamericano. Aunque, después de la Gran Guerra, Japón también se había adueñado de islas en este océano, Haushofer veía a los japoneses como un país que debía expandirse por su gran crecimiento respecto a su poco territorio. El hecho de la pérdida de las colonias alemanas al acabar la guerra situaba a los germanos en una situación amigable, respecto a la recuperación de su «autodeterminación», teniendo en cuenta que sufrían una situación parecida⁹.

Haciendo una extrapolación temporal a la situación actual, se podría considerar que el actor en expansión en el Pacífico, incluyendo su región sur, es China. Al igual que hace más de un siglo existen determinados territorios insulares, como la Polinesia Francesa o las Islas Salomón y Kiribati, en los que se configuran tendencias independentistas o de cambio de orientación y de alianzas.

Focalizando la visión en el tema insular, estas se pueden clasificar como islas continentales (Nueva Guinea, Nueva Zelanda, Borneo y Sumatra); islas continentalizadas (Taiwán, Timor y Tasmania); territorios insulares grandes (Nueva Caledonia, Fiji, Hawai, Bouganville, Guadalcanal); territorios insulares pequeños (Micronesia, Polinesia, atolones e islas del Cinturón de Fuego); pequeñas islas y atolones volcánicos (Tuamotu, Marsall, Ellice, Gilbert). Aunque las islas mayores se encuentran cerca del continente, las islas pequeñas tienen una gran importancia por su fuerte índice de aislamiento oceánico. Esto

⁷ SCHEIHING, Rubén. «El Pacífico Sur», *Revista General de Marina* 6/81, p. 710.

⁸ EUROPEAN COMMISSION. *Pacific Islands Countries*. https://international-partnerships.ec.europa.eu/countries/pacific-islands-countries_en

⁹ BASHFORD Alison. «Karl Haushofer's geopolitics of the Pacific Ocean», en: FULLAGAR, Kate (ed.). *The Atlantic World in the Antipodes: Effects and Transformations since the Eighteenth Century*. Cambridge Scholars Publishing, 2012.

da una idea de que archipiélagos de muy poco territorio pueden generar unos grandes espacios de soberanía marítima y zonas económicas exclusivas (ZEE), siendo un ejemplo significativo el de las Islas Cook, que con un territorio de 120 kilómetros cuadrados generan casi 1,6 millones de kilómetros cuadrados de ZEE¹⁰.

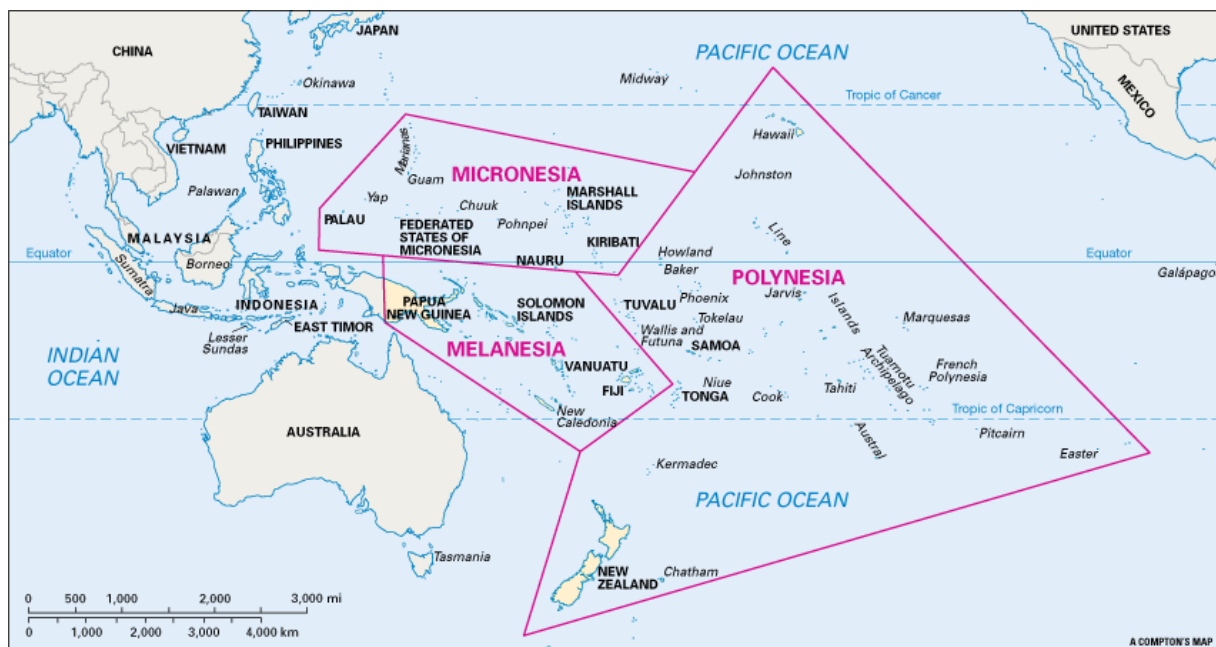


Ilustración 3. División clásica de Oceanía. Fuente: Enciclopedia Británica. «Región geográfica de Oceanía». 7 de enero de 2026. <https://www.britannica.com/place/Pacific-Islands>

La mejor entrada navegable al Pacífico Sur se realiza a través del estrecho de Magallanes. Este punto de paso obligado es, por el momento, de interés secundario debido a que la vía de comunicación comercial más importante entre el Atlántico y el Pacífico es el canal de Panamá y a que en el continente asiático el tráfico principal bordea su gran masa territorial por el estrecho de Malaca. Como proyección de futuro, se ha discutido con profusión la importancia del Ártico, por lo que la gran parte de los estudios académicos no se focalizan en la región sur¹¹.

¹⁰ COUTAU-BEGARIE, Herve. *Geoestrategia del Pacífico*. Ediciones Ejército, Servicio de Publicaciones del EME, 1990, p. 23.

¹¹ Realmente la ruta natural es el paso de Drake (o mar de Hoces, en honor a Francisco de Hoces, español que lo descubrió en 1525), sin obstáculos, pero donde las condiciones climatológicas hacen complicada la navegación. El estrecho de Magallanes mejora con creces las condiciones del canal de Panamá, pero también es fácilmente bloqueable y además presenta malas condiciones para la navegación. En el caso de Suez, la alternativa es dar la vuelta a África, más larga y costosa, pero no es ni restringida ni tiene grandes peligros, aunque en Buena Esperanza la navegación se acerca a los «rugientes 40º» de latitud sur. Si se comparan Malaca y Magallanes, por este último podría discurrir un tráfico importante, pero las condiciones son abiertamente más hostiles. Mientras que cruzar Malaca es casi una rutina, cruzar Magallanes es todo un reto.

Geopolíticamente, el estrecho de Magallanes junto con el canal de Beagle y el mar de Hoces (o paso de Drake), constituyen un extremo del cinturón exterior insular (*outer crescent*) que definiera Halford Mckinder y que se complementa con la lógica del control de los puntos de paso obligado (*choke points*) promulgada por A.T. Mahan.

Las características especiales de este conjunto le permiten la redundancia interoceánica, pues es una ruta natural entre dos océanos de mayor continuidad en comparación con otros puntos artificiales como Panamá o Suez. Jurídicamente, el estrecho pertenece a Chile, mientras que el canal y el paso son aguas internacionales reguladas normativamente, lo que proporciona una gran estabilidad desde el punto de vista de la seguridad. También es una zona desde la que se puede acceder a la Antártida y que proporciona profundidad estratégica marítima, debido a la posibilidad de controlar varias rutas, mantener presencia naval o proporcionar una respuesta escalonada ante amenazas¹².



Ilustración 4. Carta de navegación del estrecho de Magallanes. Fuente: Álvarez Chaigneau, José Ignacio. *Entre Mahan y Mackinder: el estrecho de Magallanes como pivote geopolítico austral*. IEEE, 2025. <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/ieeee/entre-mahan-y-mackinder-el-estrecho-de-magallanes-como-pivote-geopolitico-austral>

¹² ÁLVAREZ CHAIGNEAU, José Ignacio. *Entre Mahan y Mackinder: El estrecho de Magallanes como pivote geopolítico austral*. IEEE, 2025. <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/ieeee/entre-mahan-y-mackinder-el-estrecho-de-magallanes-como-pivote-geopolitico-austral>

Las características bioceánicas y las posibilidades alternativas del estrecho de Magallanes son importantes. Pasado más de un siglo de la puesta en servicio del canal de Panamá, los efectos del cambio climático han dejado de manifiesto las vulnerabilidades de dicha ruta, volviéndose a tener en cuenta el papel que antaño tuvo el puerto chileno de Punta Arenas. En su contra hay que tener en cuenta que un viaje entre Europa y China por esta ruta se prolongaría en 10 días y casi 4.000 millas náuticas y que las condiciones de navegación tan al sur son complicadas¹³.

Sea como fuere, el estrecho ha experimentado recientemente un repunte significativo en el número de embarcaciones que lo atraviesan, con un 85 % de incremento entre 2021 y 2024^{14,15}.

Nemo entre Magallanes y las pequeñas islas. La visión china del Pacífico Sur

El Punto Nemo es denominado «polo oceánico de inaccesibilidad», por ser el lugar marítimo más alejado de cualquier tierra firme del planeta, situada a más de 2.600 kilómetros de distancia. Localizado en medio de la inmensidad del Pacífico Sur, está caracterizado por su aislamiento extremo, su profundidad y la escasez de vida, por encontrarse en el centro del giro de las corrientes marinas del sur de dicho océano. La mayor utilidad que se le ha dado hasta ahora ha sido como «cementerio de naves espaciales» debido a que el material satelital que orbita la tierra suele ser dirigido a esta zona cuando finaliza su vida útil^{16,17}.

¹³ CHAPA VEGA, Fernando. «Estrecho de Magallanes ¿Un nuevo auge como espacio geopolítico global?», *Revista Ensayos Militares*, vol. 11, n.º 1. 2025, pp. 74-93.

¹⁴ ÁLVAREZ CHAIGNEAU, José Ignacio. *Entre Mahan y Mackinder: El Estrecho de Magallanes como pivote geopolítico austral*. Op. cit.

¹⁵ Si anteriormente se hizo referencia a los «rugientes 40º» grados de latitud sur, el mar de Hoces o paso de Drake se encuadra dentro de la zona de los «aullantes 60º». Si los primeros son complicados, los segundos lo son mucho más, por sus condiciones de fuertes vientos y duras mares.

¹⁶ NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION (NOAA). National Ocean Service. «Where is Point Nemo?». <https://oceanservice.noaa.gov/facts/nemo.html>

¹⁷ DAVIES, Ella. «Qué es y dónde queda el Punto Nemo, el "lugar más inaccesible" de la Tierra», *BBC Earth*. 26 octubre 2016. <https://www.bbc.com/mundo/vert-earth-37629178>

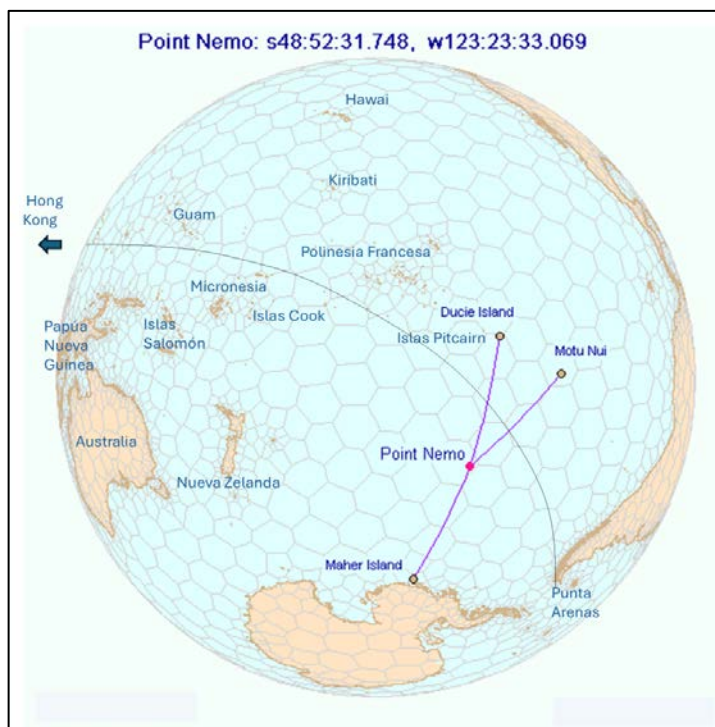


Ilustración 5. Situación del Punto Nemo en el Pacífico Sur. Fuente: elaboración propia a partir de GONZÁLEZ, Diego. «En mitad de la nada», *Fronteras*, 19 de marzo de 2009. <https://fronterasblog.com/2009/03/17/en-mitad-de-la-nada-i/>

Debemos destacar que China tiene una visión particular de la región, muy diferente a la zona pasiva con que la ven otras potencias. Para los chinos, la que podríamos denominar «Región Nemo», puede ser de gran utilidad, pues constituiría una alternativa viable a una situación de corte de la corriente de productos y mercancías que recibe y suministra a otras partes del planeta.

Haciendo una sucinta descripción, la estrategia de la Franja y la Ruta de la Seda Marítima (MSR por sus siglas en inglés) tiene serios problemas para el control de sus vías de comunicación por parte de China. Desde una perspectiva esencialmente geográfica, la realidad es que la fachada marítima china, sus costas, se ven rodeadas de una doble cadena de islas, de las que la primera se encuentra centrada en Taiwán y la segunda en Guam¹⁸.

¹⁸ SAMBHI, Natalie. «The Strategist», *ASPI suggests*. Australian Strategic Policy Institute, 14 de febrero de 2014. <https://www.aspistrategist.org.au/aspi-suggests-14-feb/>

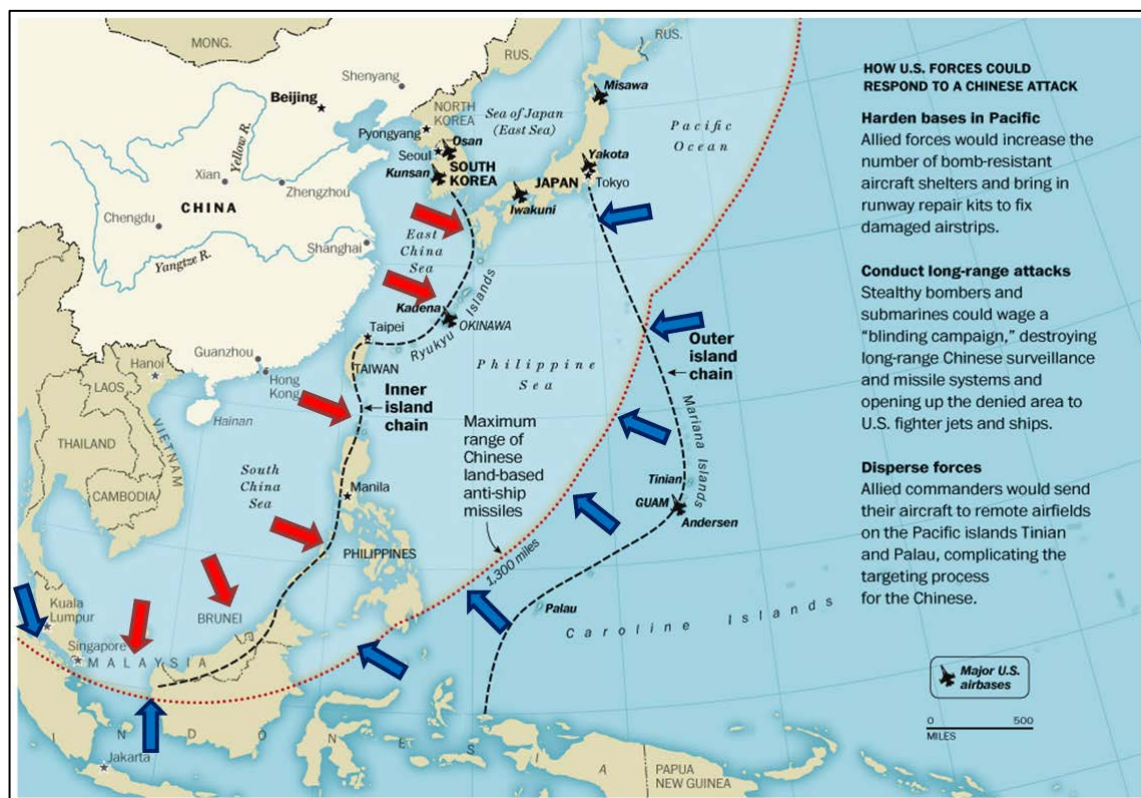


Ilustración 6. Doble cadena de islas que rodean las costas China. Fuente: SAMBHI, Natalie. *Australian Strategic Policy Institute*. 14 de febrero de 2014. <https://www.aspistrategist.org.au/aspi-suggests-14-feb/>

Bordeando la gran masa del continente euroasiático se encuentran *choke points* vitales como son los estrechos de Malaca, Ormuz y el canal de Suez. Por si esto fuese poco, los pasos del Mediterráneo Oriental al Occidental y la salida del Mediterráneo al Atlántico a través del estrecho de Gibraltar están controlados por los EE. UU. o por sus aliados. Como hecho adicional, la estrategia china de consolidar su presencia comercial en el canal de Panamá ha sido puesta en tela de juicio varias veces por los estadounidenses, que han presionado sobre el gobierno panameño para que esto no llegue a suceder¹⁹.

A estos factores geográficos se suma el hecho de que el cambio climático podría traer consigo una serie de restricciones en el canal de Panamá, como de hecho se produjo durante la sequía que asoló a la región en 2023, debido a que el canal es dependiente del río Chagres²⁰. Igualmente está todavía por ver el posible deshielo del Ártico para la

¹⁹ ARMUS, Teo. «The U.S., China, the Panama Canal and the community caught in the middle», *The Washington Post*. August 9, 2025. <https://www.washingtonpost.com/world/2025/08/09/panama-canal-china-trump-united-states-hegseth/>

²⁰ AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. «Desmontando mitos sobre la sequía y las operaciones del Canal de Panamá». 9 de abril de 2024. <https://pancanal.com/desmontando-mitos-sobre-la-sequia-y-las-operaciones-del-canal-de-panama/>

apertura de una nueva ruta de tráfico marítimo, que también dependería de los pasos que dan acceso a este océano glacial.

A la vista de cómo queda el panorama marítimo global para los chinos, se presenta como una buena alternativa la ruta del Pacífico Sur, que atraviesa la Región Nemo. China se enfrentará por fuerza con el problema de la doble cadena de islas, pero no tendría los condicionantes que actualmente tienen las otras rutas. Además, los buques de gran tonelaje, que no entran dentro de la categoría de los «Panamax», forzosamente deberán emplear esta vía si quieren pasar del Atlántico al Pacífico. Por ello, ante un eventual corte en las rutas energéticas y comerciales convencionales, cobra con mayor fuerza la posibilidad del empleo alternativo de la que se podría denominar «Ruta Nemo», por discurrir por esta zona.

Los puntos de apoyo para la Ruta Nemo. La estrategia de China

Dentro de los postulados de Mahan se encuentra la necesidad del establecimiento de bases para la protección de las rutas comerciales. Dentro de la secuencia lógica que el almirante propugnaba estaba la del establecimiento de la industria y el comercio, a los que seguirían la creación de una marina mercante para finalmente pasar a controlar el mar. Este control del mar se ejercería con la creación de una potente marina de guerra y, posteriormente, el establecimiento de bases desde las que poder ejercer el poder²¹. Si bien China parece repetir esta secuencia en los dos primeros puntos, no sigue en la misma medida el tercero, ya que está creando primeramente bases de tipo fundamentalmente comercial, a los que sigue el impresionante crecimiento de su marina de guerra.

Haciendo una visión sobre los posibles puntos de apoyo para el establecimiento de la Ruta Nemo, se podrían considerar los que se localizarían en las proximidades del extremo del cono sur sudamericano, así como en los territorios insulares que podrían sustentar el tráfico marítimo antes de entrar en la región de la doble cadena de islas.

²¹ MAHAN, Alfred Thayer. *Lessons of the war with Spain: And other articles*. London, S. Low, Marston. 1899, pp. 29-30. Mahan aseguraba que Napoleón no se equivocó en la toma de Malta, sino en que no tenía embarcaciones para protegerla.

Entre un extremo y otro, la ruta circularía a través de la inmensidad del Pacífico Sur, pero podría ser protegida mediante una proyección de poder desde ambos extremos.

En la actualidad parece que está aplicando una política de aproximación a los accesos del estrecho de Magallanes y el paso de Drake, mediante el establecimiento de determinadas instalaciones. En las proximidades de la embocadura atlántica, China ha construido en la provincia de Neuquén de la Patagonia argentina la polémica Estación del Espacio Lejano, perteneciente a la Administración Espacial Nacional China (CNSA), donde está involucrada la empresa estatal china Lanzamiento de Seguridad y Control de Satélites (CLTC). Se debe destacar que esta empresa ha sido asociada al Ejército Popular Chino (PLA por sus siglas en inglés) ocasionando la reacción estadounidense debido a que la estación podría ser empleada para la recepción de información satelital, considerándola el «caballo de Troya» del hemisferio sur^{22,23}.

En cuanto a Chile, país que posee el control del estrecho, hay que recordar su relación con China, que considera al puerto de Valparaíso como gemelo del de Shanghái²⁴. Sin embargo, es la ciudad portuaria de Punta Arenas la que se encuentra en el propio estrecho en la que, ante el aumento de tráfico marítimo, se está considerando ampliar sus instalaciones. Al igual que sucede en otros escenarios, EE. UU. es consciente de la necesidad de controlar el estrecho de Magallanes^{25,26}.

En relación con la política china hacia las naciones insulares del Pacífico Sur (PIC por sus siglas en inglés), China ha intentado implantar su presencia en la ruta austral promoviendo acuerdos bilaterales de cooperación económica, pero también en materia de seguridad a pesar de EE. UU., Australia y Nueva Zelanda. Al mismo tiempo han conseguido que casi todos los países insulares de la región hayan abandonado las relaciones diplomáticas con Taipéi, fortaleciéndolas con Pekín²⁷.

²² GARCÍA MORITÁN, Roberto. «La base china en la Patagonia, ¿con funciones encubiertas?», *Clarín*. 30/10/2025. https://www.clarin.com/opinion/base-china-patagonia-funciones-encubiertas_0_F9fke249U1.html

²³ LONDOÑO, Ernesto. «Desde una estación espacial en Argentina, China expande su presencia en Latinoamérica», *The New York Times*. 28 de julio de 2018. <https://www.nytimes.com/es/2018/07/28/espanol/america-latina/china-america-latina-argentina.html>

²⁴ PUERTO VALPARAÍSO. «Puerto Valparaíso explora alternativas de innovación y nuevas tecnologías en puertos de China». Miércoles, 29 de octubre de 2025. <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto-valparaiso-explora-alternativas-de-innovacion-y-nuevas>

²⁵ LAUTARO, Luis Andrés. «Estados Unidos alerta a Chile sobre la influencia China en el estrecho de Magallanes durante la Conferencia de Defensa Sudamericana 2025», *Defensa.com*. 25 de agosto de 2025. <https://www.defensa.com/chile/estados-unidos-alerta-chile-sobre-influencia-china-estrecho-2025>

²⁶ XIAO, Tianyi. «China-Chile Economic Ties: Trade, Investment, and Future Prospects», *China Briefing*. January 13, 2025. <https://www.china-briefing.com/news/china-chile-economic-ties-trade-investment-and-future-prospects/>

²⁷ Tan solo mantienen relaciones diplomáticas con Taiwán las islas Marshall, Nauru, Palaos y Tuvalu.

Cabe destacar el acuerdo de 2022 con las Islas Salomón, uno de los mayores valedores de China en la región y que aún mantiene el resquemor de que Australia interviniese para estabilizar el país con una fuerza de asistencia entre 2003 y 2017. Aunque no se conocen todos los puntos del acuerdo, sí se sabe que los chinos podrán «realizar visitas marítimas, operaciones de relevo logístico y escalas y tránsitos en puertos de las Islas Salomón», así como trasladar fuerzas chinas a las islas para «proteger la seguridad del personal chino y los grandes proyectos»²⁸. Sin embargo, las islas mantienen simultáneamente los acuerdos en materia de seguridad que ya tenían con Nueva Zelanda, dando la impresión de buscar un punto de equilibrio que les beneficie^{29,30}.

Otro valedor insular de China podría ser Tonga, constituyendo un caso paradigmático de la trampa de la deuda china, que a su vencimiento vuelve a refinanciarse con un aumento progresivo. La visión tongana es unificadora para todo el conjunto de islas, a las que ve como una comunidad de orígenes interconectados que no necesita construir nuevas identidades, por lo que se entiende su importante influencia sobre Fiyi y Samoa. Al mismo tiempo los tonganos intentan desligarse de Australia, a quien consideran un país intervencionista, recelando de un escenario parecido al que tuvieron que vivir las Islas Salomón³¹.

En 2025 China firmó un acuerdo integral quinquenal con las Islas Cook (asociadas libremente a Nueva Zelanda) en materia de infraestructuras, transporte marítimo y exploración del lecho marino, entre otros aspectos. La decisión fue una sorpresa para los neozelandeses, quienes no esperaban que las islas se decantasen por sus «intereses a largo plazo», aunque estas garantizaron que sus relaciones con Nueva Zelanda se mantendrían como hasta ahora. Sin embargo, los intentos isleños de crear sus propios pasaportes indica que los hechos no concuerdan con las palabras, en un entorno de percepción de progresivo aumento de la presencia china y disminución de la occidental,

²⁸ ZOE LIU, Zongyuan. «What the China-Solomon Islands Pact Means for the U.S. and South Pacific», *Council on Foreign Relations*. May 4, 2022. <https://www.cfr.org/in-brief/china-solomon-islands-security-pact-us-south-pacific>

²⁹ JOHNSON, Blake y YOUNG, Astrid. «Friends to all: Solomon Islands juggles security partners in search of maximum support», *Australian Strategic Policy Institute*. 5 Aug 2025. <https://www.aspistrategist.org.au/friends-to-all-solomon-islands-juggles-security-partners-in-search-of-maximum-support/>

³⁰ BROWN, Terry M. «The Regional Assistance Mission to Solomon Islands (RAMSI): Did It Help or Harm a Friend?», *Pacific Affairs*, vol. 97, n.º 3. 2024, pp. 613-620.

³¹ MOTULALO, Tevita. «"Paradise in Isolation": Tonga and the Fight for Influence in the Pacific», *Georgetown Journal of International Affairs*. May 15, 2025. <https://qjia.georgetown.edu/2025/05/15/paradise-in-isolation-tonga-and-the-fight-for-influence-in-the-pacific/>

entendiendo que los EE. UU. están más ocupados en otras partes del mundo y no pueden abarcar todos los frentes que deben atender³².

Con mayor o menor implicación, se puede considerar que prácticamente todos los PIC mantienen con China una relación cordial. Prueba de ello es el establecimiento de la reunión de ministros de Exteriores de China y los países insulares del Pacífico en mayo de 2025, donde el ministro Wang Yi orientó la reunión hacia la oposición a la independencia de Taiwán y a presentarse como una alternativa positiva a EE. UU.³³.



Ilustración 7. Fotografía de la reunión de mayo de 2025 de China con los países de las islas del Pacífico.
Fuente: PAIK, Kathryn; AUGÉ, John. «China Courts the Pacific: Key Takeaways from the 2025 China-Pacific Island Countries Foreign Ministers' Meeting», *Center for Strategic & International Studies*. June 3, 2025.
<https://www.csis.org/analysis/china-courts-pacific-key-takeaways-2025-china-pacific-island-countries-foreign-ministers>

Fruto de la reunión fue la firma, a primeros de noviembre de 2025, de un acuerdo marco en materia de cooperación comercial con los Estados Federados de Micronesia, la República de Kiribati, la República de Nauru, la República de Vanuatu y la República de Fiyi. Este paso se ha interpretado como un cambio de la orientación china en el Pacífico

³² WATSON, Katy. «Cook Islands China deal riles allies as West's grip loosens», *BBC*. 28 February 2025.
<https://www.bbc.com/news/articles/cvg559y0803o>

³³ PAIK, Kathryn y AUGÉ, John. «China Courts the Pacific: Key Takeaways from the 2025 China-Pacific Island Countries Foreign Ministers' Meeting», *Center for Strategic & International Studies*. June 3, 2025.
<https://www.csis.org/analysis/china-courts-pacific-key-takeaways-2025-china-pacific-island-countries-foreign-ministers>

desde una política más fragmentada a otra basada en una asociación con carácter de permanencia institucionalizada³⁴.

En la Polinesia Francesa, dotada de una gran autonomía y con una ZEE de casi 4,8 millones de kilómetros cuadrados, sus habitantes se dividen entre la pro independencia, más cercanos a China, y la pro autonomía, partidarios de continuar su vínculo con la metrópoli³⁵. A finales de septiembre de 2025 una delegación de las islas visitó Taiwán, lo que ocasionó un malestar en círculos diplomáticos chinos. Como reacción, la delegación polinesia declaró «no ser una provincia de China»³⁶.

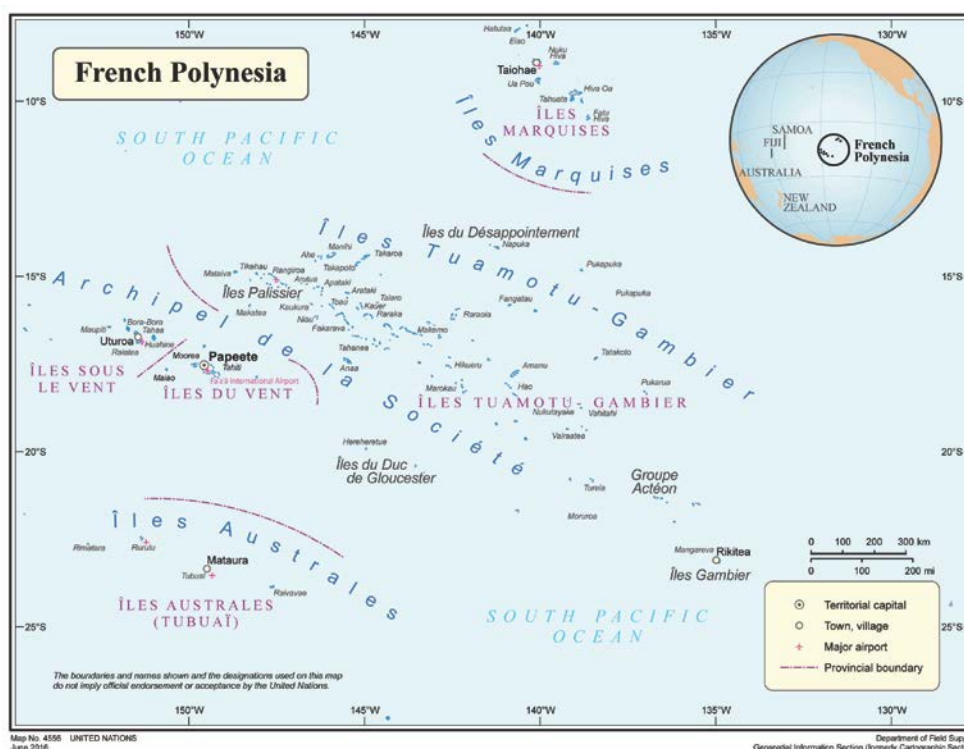


Ilustración 8. Mapa de la Polinesia Francesa. Fuente: Naciones Unidas. «Las Naciones Unidas y la descolonización. La Polinesia Francesa». 20 de septiembre de 2024. <https://www.un.org/dppa/decolonization/es/nsqt/french-polynesia>

Entretanto, Francia muestra una posición ambivalente pues, al tiempo que mantiene una coordinación militar con las fuerzas estadounidenses en el Pacífico, también lo hace con China en un entorno global en el que la situación de Ucrania puede ser una baza de

³⁴ YIYI, Zhang. «China, 5 Pacific Island nations ink deal to deepen partnership; 'move boosts cooperation in marine economy and green development», *Global Times*. Nov 05, 2025. <https://www.globaltimes.cn/page/202511/1347444.shtml>

³⁵ ROBERT LANSING INSTITUTE. «The pro-independence forces are likely to push the French authorities to negotiate a referendum on French Polynesia status». May 4, 2023. <https://lansinginstitute.org/2023/05/04/the-pro-independence-forces-are-likely-to-push-the-french-authorities-to-negotiate-a-referendum-on-french-polynesia-status/>

³⁶ DECLOITRE, Patrick. «French Polynesian politicians' visit to Taiwan irks Beijing envoy», *RNZ*. 24 September 2025. <https://www.rnz.co.nz/news/pacific/573930/french-polynesian-politicians-visit-to-taiwan-irks-beijing-envoy>

intercambio al otro lado del mundo³⁷. Las diferentes posiciones pueden ser utilizadas por el pragmatismo chino, cuyo interés parece estar focalizado en el atolón de Hao, en la citada Polinesia Francesa, donde existe una antigua base militar que posee una pista de aterrizaje de más de 3 kilómetros y un muelle de gran calado. En el mejor de los casos esta instalación podría emplearse como base logística para la flota pesquera³⁸.

La realidad actual es que China ha empezado a mostrar una cara menos amable en la región, haciendo ostentación puntual de su poder militar. En febrero de 2025 realizó una serie de ejercicios militares con fuego real en el mar de Tasmania, obligando a australianos y neozelandeses a desviar su tráfico aéreo y marítimo. Este ejercicio se interpretó como un gesto político que demostraba el creciente poderío de China y que los EE. UU. se encuentran demasiado implicados en tantos escenarios que les es complicado preparar una respuesta³⁹.

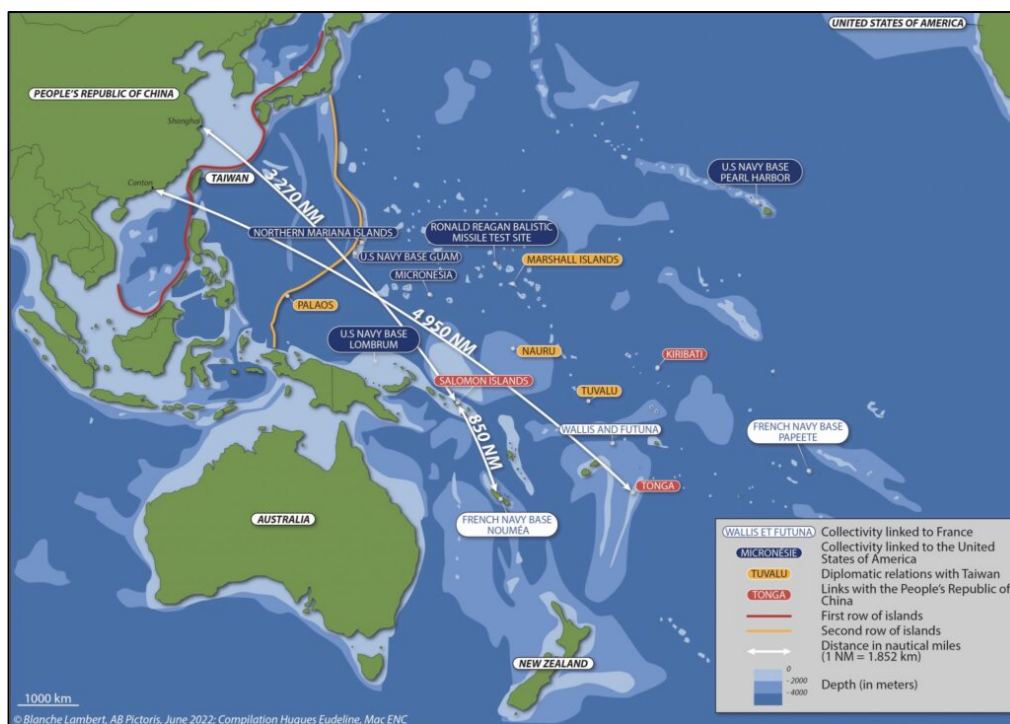


Ilustración 9. Situación de los principales territorios insulares en relación con los intereses chinos en el Pacífico Meridional. Fuente: Robert Lansing Institute. «The pro-independence forces are likely to push the French authorities to negotiate a referendum on French Polynesia status». May 4, 2023. <https://lansinginstitute.org/2023/05/04/the-pro-independence-forces-are-likely-to-push-the-french-authorities-to-negotiate-a-referendum-on-french-polynesia-status/>

³⁷ WOŹNIAK, Mikołaj y FALKOWSKI, Konrad. «French aperitif for Xi Jinping», *EU-China Affairs Review*. April 2024. The Institute of New Europe Foundation. May 8, 2024. <https://ine.org.pl/en/eu-china-affairs-review-april-2024/>

³⁸ ROBERT LANSING INSTITUTE. «The pro-independence forces are likely to push the French authorities to negotiate a referendum on French Polynesia status». *Op. cit.*

³⁹ YU LIN, Ying y HE, Thomas. «The PLAN's Tasman Sea Drill: A Military Response to AUKUS», *Jamestown*. 3/11/2025. <https://jamestown.org/the-plans-tasman-sea-drill-a-military-response-to-aukus/>

De polo de inaccesibilidad a nodo estratégico espacial

Además de la importancia marítima que el Punto Nemo y la denominada Ruta Nemo podría tener en particular para China, como se desprende de los párrafos anteriores, se debe destacar también su marcada importancia desde una perspectiva geoespacial, dando un salto desde la geopolítica hasta la astropolítica. Emulando los postulados de Mahan y Mckinder, Everett C. Dolman estipuló que «quien domina la órbita próxima terrestre domina su espacio, quien domina su espacio domina la Tierra y quien domine esta domina el destino de la humanidad»⁴⁰.

El Punto Nemo se encuentra directamente relacionado con el principio de «sostenibilidad orbital», pues a medida que el material satelital se acumula en el espacio se incrementa el riesgo de que se produzca el «síndrome de Kessler». Un incremento de basura orbital aumentaría la probabilidad de colisión en el espacio, pudiendo crear un efecto dominó, generando más chatarra hasta el punto de saturar la órbita próxima terrestre (LEO por sus siglas en inglés) hasta hacerla inservible⁴¹. Para evitar esta obstrucción, las agencias espaciales deberían poseer planes para desorbitar el material que haya llegado al final de su vida útil, sirviendo como ejemplo la seguridad del satélite militar español Spainsat NG-II, que se vio comprometida a principios de 2026 al ser impactado por basura espacial⁴².

Debido a su lejanía de cualquier masa terrestre, el Punto Nemo se ha convertido, paradójicamente, en un nodo estratégico para la gobernanza del espacio ultraterrestre, no por lo que hay en la superficie, sino por lo que cae desde arriba. Al ser un espacio marítimo con ausencia de soberanía efectiva y situado en alta mar sin presencia humana, se minimizan los riesgos políticos y ambientales, siendo hoy día el mayor cementerio espacial del planeta. De este modo, el Pacífico Sur cercano a Nemo funciona como zona de reentrada controlada para restos de estaciones espaciales y satélites, siendo el ejemplo más paradigmático el de la estación espacial MIR, junto a más de 200 objetos entre 1971 y 2018⁴³. Es cierto que en el Punto Nemo se reduce el posible riesgo sobre

⁴⁰ CASTRO TORRES, José Ignacio. *La astropolítica en un mundo pospandémico*. Documento de Análisis IEEE 07/2021, p. 10. https://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA07_2021_JOSCAS_Astropolitica.pdf

⁴¹ KESSLER, Donald J., et al. «The kessler syndrome: implications to future space operations», *Advances in the Astronautical Sciences*, vol. 137, n.º 8. 2010, p. 2010.

⁴² SUAREZ, Alejandro. «En grave riesgo el satélite español militar Spainsat NG-II», *La Moncloa*. 6 de enero de 2026. <https://www.moncloa.com/2026/01/06/en-grave-riesgo-el-satelite-espanol-militar-spainsat-ng-ii-3353242/>

⁴³ GORVETT, Zaria. «The Soviet spacecraft cemetery in the Pacific», *BBC*. 9/10/2023. Disponible en: [The ocean grave for 264 spacecraft](https://www.bbc.com/news/technology-67444444) (consultado el 7/1/2026).

áreas pobladas, pero también que cada vez más se concentran residuos en un área sin control.

Teóricamente, el derecho del mar regula la superficie marítima del planeta, pero es el confuso derecho espacial el que regula las órbitas alrededor, mientras la reentrada de los diversos ingenios espaciales queda en una zona gris, no quedando claro quién responde por los posibles daños en alta mar. Abusando de la redundancia, en el Punto Nemo estamos ante un «punto muerto» debido a que la soberanía sobre los objetos de la superficie a la órbita y viceversa es fragmentaria, por lo que este polo de inaccesibilidad revela esa fractura jurídica⁴⁴. Los Estados con interés y capacidad de guiado de reentradas deben demostrar precisión, control orbital y mando, por lo que la inmensidad de Nemo facilita estas tres características, a la par que es un sumidero global de una competencia estratégica que ocurre en órbita y muere en el fondo del mar. Es posible que se necesite una arquitectura normativa integrada océano-atmósfera-órbita ultraterrestre.

Por otro lado, persisten interrogantes sobre el impacto en los fondos marinos y la contaminación que este cementerio espacial conlleva. Este debate ambiental viene parejo de las mismas premisas para el espacio ultraterrestre y la basura espacial, pues espacio y océanos aquí no pueden separarse. A ello se suma un tercer factor como es lo tocante a la contaminación oceánica⁴⁵, pues, aunque es el punto más alejado de cualquier presencia humana consistente, su huella trasciende a través de un problema del que se conoce poco su alcance.

Conclusiones: una cadena marítima en la vaciedad del Pacífico

Los cambios que se están produciendo a nivel global afectan a todas las regiones del planeta. El mundo se encuentra pendiente de los acontecimientos que suceden en el gran tablero que supone el gran continente euroasiático, incluso ampliando este escenario al mundo-isla que engloba también el continente africano. Parece igualmente

⁴⁴ CASTILLO, Luis Fernando. «Las actividades espaciales y la responsabilidad internacional», *Perspectivas Revista de Ciencias Sociales*, año 4, n.º 8. Julio-diciembre 2019, pp. 301-313. ISSN 2525-1112. [Dialnet-LasActividadesEspacialesYLaResponsabilidadInternac-9175519.pdf](#)

⁴⁵ MUSSO, Marta. «Más de un millón de restos espaciales potencialmente peligrosos flotan alrededor de la Tierra», *Wired*. 2/4/2025. [Más de un millón de restos espaciales potencialmente peligrosos flotan alrededor de la Tierra | WIRED](#)

que los escenarios en el Atlántico, Ártico e incluso el Pacífico Central son más importantes que el Pacífico Sur.

Lo anterior puede ser así considerado debido a la inmensidad y al vacío de esta región del Pacífico, que hasta ahora no ha sido un escenario de importantes acontecimientos. Sin embargo, esta situación parece que puede revertirse, pues el contexto de cambio climático ha puesto en entredicho en varias ocasiones la capacidad del canal de Panamá. Por ello, la ruta a través del Cono Sur del subcontinente americano vuelve a ocupar un puesto de relevancia, que le acerca de nuevo a los tiempos de principio del s. XX.

Otro elemento clave a valorar es que las rutas de tránsito en el sur del Pacífico pueden incrementar su escaso protagonismo actual con respecto a las consideradas como clásicas. Esto es debido a la aparición de China como potencia oceánica en crecimiento, que tiene cada vez una mayor vocación de extenderse más allá de los mares que bañan sus costas.

El Pacífico Sur cumple un nuevo papel en un mundo globalizado, en el que las rutas de comunicación marítimas en la gran masa euroasiática no están bajo control chino, y por tanto no son del todo seguras, tanto por los distintos rivales que pueden negarle su libre uso, como por la cantidad de *choke points* que deben atravesar. Por este motivo, encontrar una ruta alternativa, sea o no más rentable, es muy interesante para China, pues no se vería sometida al chantaje de un estrangulamiento en sus abastecimientos y mercados exteriores.

Es una realidad que China está siguiendo al pie de la letra los postulados de Mahan, y a pesar de no estar bendecida por la geografía desde una perspectiva marítima (una sola fachada al Pacífico, encerrada por dos cadenas de islas) es la gran potencia que produce bienes a nivel global, que controla la industria marítima y la construcción naval, que tiene un papel relevante y creciente en las navieras que gestionan el comercio marítimo, y que cuenta con una marina militar cada vez más poderosa, pero que está limitada porque todavía no tiene capacidad de «control del mar», y por tanto de controlar las rutas marítimas por donde transita más del 80 % del comercio global.

En este escenario constreñido para una China que depende en gran medida del comercio marítimo, el Pacífico Sur puede constituir una estrategia de aproximación indirecta, pues su gran rival norteamericano debe atender múltiples escenarios globales si quiere mantener una hegemonía global que se le escapa como agua entre las manos.

Queda pendiente ver la prioridad que los estadounidenses le otorgan a este escenario emergente y si son capaces de gestionar todos los retos a los que deben enfrentarse, en un contexto de recesión como potencia hegemónica. Es posible que el repliegue global norteamericano vuelva a adoptar los cánones de la Doctrina Monroe (como reza su recientemente aprobada *Estrategia de Seguridad Nacional 2025*) por lo que el control de los pasos del Atlántico al Pacífico puede considerarse como un escenario potencial de alta relevancia⁴⁶.

En todo caso, la opción no está exenta de dificultades y al ya mencionado escollo de superar la doble cadena de islas que rodea la fachada marítima china, se encuentra la cuestión de asegurar la viabilidad de una ruta de comunicaciones marítimas a lo largo de un océano vacío, para lo que necesita establecer presencia en determinados puntos de apoyo. El primero sería la parte terminal del cono sur sudamericano, fundamentalmente el paso por el estrecho de Magallanes. El segundo está en la miríada de territorios insulares, conocidos como PIC, que le darían a China la posibilidad de asegurar el tránsito a través de estas islas que, aunque pequeñas, generan unos espacios de soberanía muy grandes.

Las dos zonas australes anteriormente descritas pueden contener puntos de apoyo para proyectar las fuerzas que puedan garantizar el paso franco de una flota comercial, que tendrá que atravesar un espacio vacío que podría denominarse Ruta Nemo, no solo por discurrir más o menos lejos del Punto Nemo, sino por atravesar durante una gran parte de su singladura aguas oceánicas, muy alejadas de cualquier punto terrestre.

Es posible que este motivo se sume a los otros factores que están motivando el extraordinario crecimiento de la capacidad oceánica de la marina militar China en los próximos años y que, hechos como la ocupación de bases lejanas del territorio continental o actos de demostración de poderío naval, sean los indicadores de que la evolución de las capacidades del PLA se mueve en este sentido. China sigue fiel a las doctrinas de Mahan y el Pacífico Sur puede ser el nuevo escenario donde las aplique, fortaleciendo y consolidando la que podríamos denominar «Ruta Nemo».

⁴⁶ THE WHITE HOUSE. *National Security Strategy of the United States of America*. November 2025. https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf?utm_cmp_rs=Nota%20Enlace%20Editorial

Por último, Nemo trasciende su condición de enclave remoto para convertirse en un elemento relevante de la astropolítica contemporánea. Su localización lo ha consolidado como espacio seguro para la reentrada controlada de satélites y artefactos orbitales, vinculando directamente el dominio oceánico con el ultraterrestre. En un contexto de creciente militarización del espacio, proliferación de constelaciones satelitales y competencia entre grandes potencias, Nemo simboliza la interdependencia entre los comunes globales —océanos, espacio aéreo y espacio exterior— y la necesidad de una gobernanza internacional que hoy, en un momento de absoluta inestabilidad, parece alejada de realizarse.

*Abel Romero Junquera, Javier
Fernández Aparicio, José Ignacio Castro Torres**

Analistas del IEEE

*Académico correspondiente. Academia de las Artes y las Ciencias Militares