



## La crisis actual en el Mar Rojo y sus implicancias en el comercio marítimo internacional

### *The current crisis in the Red Sea and its implications in the international maritime trade*

**Fernando Ariel Bonfanti**

Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades (UNNE). Argentina (<https://orcid.org/0000-0003-1302-8945>), [fbonfanti1976@gmail.com](mailto:fbonfanti1976@gmail.com)

#### Resumen

Desde el pasado mes de noviembre de 2023, los hutíes, grupo rebelde que ocupa la región occidental de Yemen, vienen perpetrando ataques a diferentes buques comerciales que navegan por el Mar Rojo, pero sobre todo a aquellos que lo hacen en cercanías del estrecho Bab el-Mandeb, como represalia a la invasión de Israel en la Franja de Gaza.

El objetivo de este artículo es indagar sobre la importancia geopolítica y geoestratégica del Mar Rojo, al mismo tiempo que se pretenden determinar los actores que intervienen en este conflicto e identificar algunas de las consecuencias que esta actual coyuntura genera en el comercio marítimo.

Metodológicamente se corresponde con un trabajo de carácter exploratorio y descriptivo, en el cual se pueden advertir las consecuencias de esta crisis en la vinculación comercial Asia-Europa, fundamentalmente en los sectores energético e industrial.

#### Abstract:

Since November 2023 The Houthis, a rebel group occupying the western region of Yemen, have been carrying out attacks on different commercial vessels sailing in the Red Sea, but especially on those in the vicinity of the Bab el-Mandeb strait, in retaliation for Israel's invasion of the Gaza Strip.

The aim of this article is to investigate the geopolitical and geostrategic importance of the Red Sea, while at the same time trying to determine the actors involved in this conflict and identify some of the consequences that this current situation generates in maritime trade.

Methodologically, it corresponds to an exploratory and descriptive work, in which the consequences of this crisis on the Asia-Europe trade link, mainly in the energy and industrial sectors, can be seen

#### Palabras clave

Mar Rojo,  
Canal de Suez,  
Bab el-Mandeb,  
comercio,  
hutíes.

#### Keywords

Red Sea,  
Suez Canal,  
Bab el-Mandeb,  
commerce,  
houthis.

## Introducción

El principio de libre navegación constituye el soporte necesario para el intercambio comercial por vía marítima. Los océanos han incentivado desde siempre el dominio del mundo y han sido la base de las expediciones para llegar a diferentes partes del planeta, ya que permiten conectar pueblos, culturas y sociedades muy distintas y de diferentes latitudes así como asegurar el sustento alimenticio y las materias primas indispensables para el desarrollo de la humanidad. Por tanto, ostentar poder en el mar implica la posibilidad de tener el poder en tierra. Los países con acceso directo al mar o que controlan los estrechos que comunican mares y océanos están mejor posicionados para el comercio y para el progreso en general, lo cual demuestra claramente cómo la geopolítica irrumpe en la geoeconomía mundial.

En este sentido, el Mar Rojo constituye un corredor de gran importancia comercial y geopolítica que une Europa con el Sudeste Asiático; así por ejemplo, los barcos que provienen desde el Mar mediterráneo deben atravesar por el Canal de Suez (motor económico de Egipto) para poder transitar y llegar hasta el Estrecho de Bab el-Mandeb (uno de los nudos de comunicación marítima más importantes del mundo) y luego salir hacia el Golfo de Adén y el Mar Árabe.

Considerado como lugar de salida (o entrada según la dirección de la ruta), Bab el-Mandeb es una pieza importante en la disputa geopolítica regional. Por un lado, da acceso a los recursos minerales de África oriental, codiciados por economías occidentales, árabes y asiáticas. Por otro lado, el estrecho es un cuello de botella fundamental en el comercio global. Cualquier incidente en estas latitudes tiene consecuencias directas en los mercados internacionales ([Hernández, 2020](#)).

Desde el pasado mes de noviembre de 2023, días después de que Israel iniciara una ofensiva contra la Franja de Gaza, el grupo de rebeldes hutíes (que tienen bajo su control la región más occidental de Yemen desde 2014) vienen perpetrando ataques a buques mercantes que transitan el Mar Rojo, en cercanías del mencionado estrecho.

Tales acciones están enmarcadas como muestra de apoyo al grupo terrorista palestino Hamás, y 'declaran' que no las detendrán hasta que Israel no abandone sus ataques en Gaza. Si el tablero geopolítico en Oriente Próximo es ya bastante complejo, esta nueva variable contribuye a dificultarlo un poco más, tanto por los intentos de ampliar geográficamente el foco de la crisis de Gaza, como por el impacto económico que puede tener en Europa, y en la propia Asia ([Romero Junquera y Castro Torres, 2024](#)).

Dichos actos han provocado una situación de creciente inseguridad para el tráfico marítimo en la región que aún hoy persiste.

Teniendo en cuenta lo antedicho, el propósito de este trabajo es indagar sobre la importancia geopolítica y geoestratégica del Mar Rojo, al mismo tiempo que se pretenden determinar los actores que intervienen en el conflicto que desde hace unos meses está padeciendo esa región. Por otra parte también se intentan identificar algunas de las consecuencias que esta actual coyuntura genera en el comercio marítimo.

La metodología empleada se corresponde con un trabajo de carácter exploratorio y descriptivo, consistente en una revisión bibliográfica actualizada sobre el tema en la que se utilizó una serie de artículos científicos publicados a la fecha, al igual que informes y notas periodísticas provenientes de diferentes medios nacionales e internacionales que abordan dicha temática.

## Antecedentes

La utilización comercial del Mar Rojo se remonta a tiempos milenarios en que los mercaderes egipcios ya surcaban sus aguas para comprar y vender mercaderías desde y hacia la India. En este sentido, la creación de un canal que comunicara el mar Rojo con el Mediterráneo ha sido una vieja aspiración de las civilizaciones que han poblado el istmo de Suez ([Joric, 2024](#)).

En tiempos más contemporáneos, fue Napoleón Bonaparte, quién en su visita a Egipto en 1798, vio el valor estratégico de contar con un canal y así inclinar la balanza geopolítica en favor de Francia en detrimento de su enemiga Gran Bretaña. El diagnóstico de su ingeniero Jean Baptiste Lepere fue que ambos mares tenían una diferencia de nueve metros de altura y sería preciso la construcción de esclusas, con esto el presupuesto se elevaba y como las conquistas tenían otras urgencias ([Pignatelli, 2021](#)) la obra no alcanzó a realizarse. En 1854 el diplomático francés Ferdinand de Lesseps obtuvo del gobernador otomano de Egipto el permiso para construir un canal en el istmo de Suez, abierto al tránsito internacional pero bajo explotación francesa ([Abel, 2021](#)). Esta obra, de gran valor geoestratégico y geopolítico, comenzó a edificarse en 1859.

Diez años después, el mar Rojo unió definitivamente el mar Mediterráneo con el océano Índico. A esa ceremonia de inauguración acudieron seis mil invitados, incluyendo un emperador, una emperatriz y varios reyes y príncipes herederos. La ocasión no era para menos: gracias al nuevo paso, la travesía entre Londres y Bombay se acortaba en once mil kilómetros y unos diez días, al no tener que rodear África (Hernández-Echevarría, 2024). El acceso al mar Rojo era demasiado importante como para que las potencias del siglo XIX no quisieran controlarlo. Su inauguración convirtió al estrecho Bab el-Mandeb en un paso imprescindible para completar la ruta marítima más corta entre Europa y Asia.

Su funcionamiento fue una cuestión internacional de primer orden ya que el tratado que estableció la libre navegación por el canal para todos los países (la Convención de Constantinopla) lo firmaron, además de Francia e Inglaterra, España, Alemania, Austria-Hungría, Rusia, el Imperio otomano, Italia, los Países Bajos y Luxemburgo (Hernández-Echevarría, 2024).

Inmediatamente se convirtió en una ruta comercial de gran relevancia entre Gran Bretaña y su colonia en la India, y con el tiempo se fue convirtiendo en la gran arteria del comercio mundial. Cabe aclarar que el gobierno británico compró la participación del gobierno egipcio en el canal, y luego de la independencia de la India, esta ruta sirvió para transportar petróleo desde el Golfo Pérsico a Europa (Aguilar y Gramajo, 2014).

Parafraseando a Aguilar y Gramajo (2014) puede decirse que a principios del siglo XX, Gran Bretaña y Francia eran las dos principales potencias que dominaban diferentes regiones del mundo gracias a sus colonias y que ejercían control del comercio marítimo, con sus ojos puestos en los territorios del Oriente Próximo. En mayo de 1916 se firmó el acuerdo conocido como Sykes-Picot con el objeto de repartirse los territorios árabes del moribundo Imperio Otomano. El mismo significó el comienzo de la hegemonía colonial de Gran Bretaña y Francia por espacio de más de treinta años, así como la repartición del Medio Oriente árabe en dos zonas de influencia. A decir de Mendigutía (2023) las mencionadas zonas quedaron conformadas en forma de 'mandatos'; como consecuencia, la 'Gran Siria' se descompondría, Francia se quedaría con Siria y Líbano, y Gran Bretaña con Transjordania (actual Jordania), Iraq y Palestina.

Este es el orden geopolítico que se mantuvo hasta después de la Segunda Guerra Mundial. En 1948 se produjo la creación del estado de Israel, hecho que significó un acontecimiento histórico para la región; y la etapa tuvo un punto culmine en el año 1956 en la que se produjo un hecho de relevancia en el Mar Rojo y que simbolizó un cambio importante para todo Medio Oriente.

Según Corm (1983) citado por Davidi (2006) el siglo XX árabe comienza el 26 de julio de 1956, fecha en la que en Alejandría, una ciudad de extrema importancia en la historia mediterránea, el entonces presidente egipcio Gamal Abdel Nasser anunciaba la nacionalización del Canal de Suez, por tanto los técnicos egipcios reemplazarían a los extranjeros, asegurando con éxito el paso de los navíos. Dicha situación provocaría una reacción y posterior enfrentamiento militar.

La crisis del Canal de Suez que protagonizaron los ejércitos de Egipto, Israel, Francia y Gran Bretaña se puede reducir a la descripción y análisis de las acciones bélicas que comenzaron con la invasión, por parte de tropas israelíes, de la Península del Sinaí y de la Franja de Gaza en los últimos días del mes de octubre de 1956 (Davidi, 2006).

El bloqueo del canal durante la primera crisis de Suez (1956-1957) demostró su relevancia en la cadena logística mundial. En un contexto político convulso, fue la primera vez que se cerró a la navegación de forma general. Ese primer cierre supuso una reestructuración de las rutas marítimas, que implicó también un cambio importante en la industria naval. La inestabilidad política en Oriente Medio conllevó que muchas navieras comenzaran a plantear cambios en su flota, incrementando el volumen y capacidad de carga de los buques. Esto fue especialmente relevante para las empresas petroleras. El bloqueo posterior (1967-1975) continuó esa tendencia, en un contexto de expansión progresiva de la tecnología del contenedor. Estas crisis potenciaron sensiblemente el papel de los puertos africanos atlánticos, que recibieron un importante volumen de tráficos desviados. Grandes puertos de escala situados en la ruta entre Sudáfrica y Europa, como los de Dakar (Senegal) y Las Palmas (Canarias) se beneficiaron de este bloqueo, incrementando su capacidad operativa y logística de forma extraordinaria (Castillo Hidalgo, 2021).

En el otro extremo del Mar Rojo se encuentra el estrecho Bab el-Mandeb, también reconocido como uno de los estrechos más inestables y peligrosos del mundo debido a las amenazas y a los retos regionales a los que se enfrentan los países vecinos. Las inestabilidades entorno a los mismos comprenden diversas naturalezas. El conflicto en Yemen desde el año 2015 y la presencia de grupos terroristas tales como Al Qaeda en Yemen (especialmente a principios de siglo) incrementan exponencialmente el riesgo en la región y la inestabilidad del estrecho. Los ataques a buques saudíes en 2015 a manos del grupo insurgente hutí, sus constantes amenazas de bloqueo del estrecho o la agresión a cargamentos emiratíes en el año 2016 son algunos de los múltiples ejemplos que recientemente han comprometido la seguridad

y la normal circulación y navegación de los cargamentos extranjeros. Otro potencial desestabilizador que se encuentra en el estrecho es la lucha por la influencia en la región suroeste de la península Arábiga por parte de Irán. La actual tensión bilateral entre Washington y Teherán está desembocando en maniobras de demostración de poder por parte del segundo en la zona del estrecho, aliado vital en la guerra de proxy que mantiene con su vecino saudí (Aguilera Raga, 2020).

Según la agencia [BBC News Mundo \(2024b\)](#), no es la primera vez que un incidente en esta zona afecta al tráfico marítimo y genera implicaciones importantes para el comercio mundial. Entre 2008 y 2012, el estrecho de Bab el Mandeb y sus alrededores fueron escenario de numerosos ataques de piratas, en su mayoría procedentes de Somalia, que secuestraban a la tripulación de los buques para exigir dinero a cambio de su liberación, lo que ya llevó a la comunidad internacional, así como a las navieras, a reforzar la seguridad. Más de una década después, la principal amenaza en el estrecho viene del extremo opuesto, con los ataques de los rebeldes hutíes.

El conflicto actual en el mar Rojo está íntimamente vinculado con la situación política y militar en Medio Oriente, particularmente con el conflicto árabe-israelí, cuya situación se ha recrudecido desde el ataque del grupo terrorista palestino 'Hamás' a Israel en octubre de 2023 y la contundente respuesta del gobierno de Netanyahu quien decidió invadir la Franja de Gaza. Esto ha provocó la reacción inmediata de los rebeldes hutíes, un grupo yemení con un fuerte sentimiento antisionista que comenzó a llevar adelante represalias que se materializaron a través de ataques a barcos, tanto israelitas como norteamericanos que circulan por las proximidades de las costas del Mar Rojo, frente al territorio que éstos ocupan.

### Ubicación geográfica e importancia estratégica del Mar Rojo

El Mar Rojo constituye una de las regiones más simbólicas de cara a visualizar el riesgo que supone el nexo existente entre los conflictos bélicos y el comercio internacional, ya que pese a que es una de las zonas más inestables del mundo ([García Pesquera, 2024](#)), se constituye en un corredor marítimo indispensable para el transporte de bienes y mercancías esenciales para la población y para el desarrollo de las industrias al conectar Europa (a través del Mar Mediterráneo), el este de África, Oriente Próximo (a través del Golfo Pérsico) y las rutas hacia el Oriente (a través del Océano Índico) para unir con países como China, Japón, Corea del Sur Malasia, entre otros.

El Mar Rojo constituye una de las regiones más simbólicas de cara a visualizar el riesgo que supone el nexo existente entre los conflictos bélicos y el comercio internacional, ya que pese a que es una de las zonas más inestables del mundo ([García Pesquera, 2024](#)), se constituye en un corredor marítimo indispensable para el transporte de bienes y mercancías esenciales para la población y para el desarrollo de las industrias al conectar Europa (a través del Mar Mediterráneo), el este de África, Oriente Próximo (a través del Golfo Pérsico) y las rutas hacia el Oriente (a través del Océano Índico) para unir con países como China, Japón, Corea del Sur Malasia, entre otros.

A nivel geográfico puede decirse que el Mar Rojo se extiende desde el Canal de Suez en Egipto (frontera natural entre África y Asia) hasta el estrecho de Bab el-Mandeb, que marca la apertura hacia el Océano Índico a través del Golfo de Adén ([García Pesquera, 2024](#)).

Se caracteriza por ser una franja estrecha de poco más de 300 kilómetros en su punto más ancho, con una longitud total de 1.930 kilómetros. La amplitud se reduce abruptamente en sus extremos, específicamente en el Canal de Suez al norte y en el estrecho de Bab el-Mandab al sur. En éste último, situado entre Eritrea, Djibouti y Yemen, es donde la ruta se estrecha a apenas poco más de 20 kilómetros, aumentando la vulnerabilidad de las embarcaciones ante posibles ataques ([Pierucci, 2024](#)).

Según puede apreciarse en el mapa de la [Figura 1](#), baña las costas de países como Egipto, Sudán, Eritrea, Yibuti, Yemen y Arabia Saudí, todos ellos países de una estabilidad limitada, algunos padecen una situación de guerra como es el caso de Yemen, otros como Israel, representan un país en pleno auge económico, que cuenta con una pequeña franja de costa de poco más de 5 kilómetros en el Mar Rojo, donde se ubica el puerto de Eilat. Esta infraestructura tiene una importancia estratégica para las rutas comerciales de Israel con el Extremo Oriente, pues le permite evitar el paso a través del Canal de Suez ([Romero Junquera y Castro Torres, 2024](#)).

Para todos estos casos, según lo afirma [Gray \(1991\)](#) la configuración del terreno, la posición de los países, sus líneas de comunicación y otros factores, condicionan tanto la auto-percepción de los Estados como los límites de su poder, así como sus riesgos, amenazas y oportunidades. En definitiva, modelan – aunque no determinan– sus preferencias y opciones en materia de política exterior.

Figura 1. Países con salida al Mar Rojo



Fuente: Google (s.f.)

El Mar Rojo se ubica, por lo tanto, entre un canal artificial desarrollado durante el siglo XIX en favor del comercio internacional y un estrecho que constituye un chokepoint, es decir, un cuello de botella (García Pesquera, 2024). La mayoría de ellos son estrechamientos naturales y su uso monopolístico por parte de actores internacionales, podría propiciar una amenaza para la seguridad al inhabilitar la comunicación comercial entre los países enmarcados en estos enclaves. Su importancia radica en la posición geoestratégica, militar y económica. Asimismo, algunos no solamente se ubican en puntos estratégicos, sino también próximos a zonas de conflicto (Cherghel, 2023) como es el caso del que trata este artículo, situado entre dos de los principales puntos de estrangulamiento marítimos globales, que en la Figura 2 se identifican con los números 5 y 6.

Figura 2. Principales puntos de estrangulamiento marítimo globales.



Fuente: Lauriat (2021)

Según lo expresado anteriormente, hablar del Mar Rojo entonces es hacer referencia a una región en la que indefectiblemente la geopolítica juega un papel importante.

Con respecto a este término puede decirse que Rudolf Kjellén fue el autor que por primera vez acuñó el concepto de 'geopolítica', considerándola como la ciencia que concibe el Estado como un organismo geográfico o como un fenómeno en el espacio. Otra definición desde la perspectiva clásica es la de Karl Haushofer, quien la define como la base científica del arte de la actuación política en la lucha a vida o muerte de los organismos estatales por el espacio vital (Atencio, 1968)

Según el geógrafo británico-estadounidense Agnew (2002), otra de las cuestiones que se destacan en la visión clásica es la concepción ideológica subyacente que se tiene de ésta. Pese a que la geopolítica se planteó para entender el comportamiento de los países, lo cierto es que los diferentes 'proyectos geopolíticos' o 'teorías geopolíticas' que se esbozaron, especialmente en la primera mitad del siglo xx, eran parte del posicionamiento de determinados Estados en el ámbito internacional.

Como ya se expresó anteriormente, el Mar Rojo se destaca como uno de las regiones más estratégicas a nivel mundial debido a las importantes conexiones y al alto tránsito marítimo que caracterizan a la misma. Para Brzezinski (1988, p.10), “el término estratégico se refiere a la aplicación global y planificada de medidas para alcanzar un objetivo central o ventajas fundamentales de tipo militar”. Como podemos apreciar, el autor norteamericano tiene un sesgo predominantemente militar en lo que a la estrategia se refiere. En tanto, Gray y Sloan (2000, p.2) “advierten que la extensión en la cual serán explotadas las oportunidades geográficas dependerá de la estrategia”.

Cuando unificamos el pensamiento estratégico y la geopolítica aparece la geoestrategia, al respecto Celerier (1979, p. 51) nos dice que... “es la hermana menor de la Geopolítica, forma con ella un homogéneo díptico que de este modo ofrece al político y al militar igual método de aproximación a los problemas necesariamente conexos en el mundo actual”.

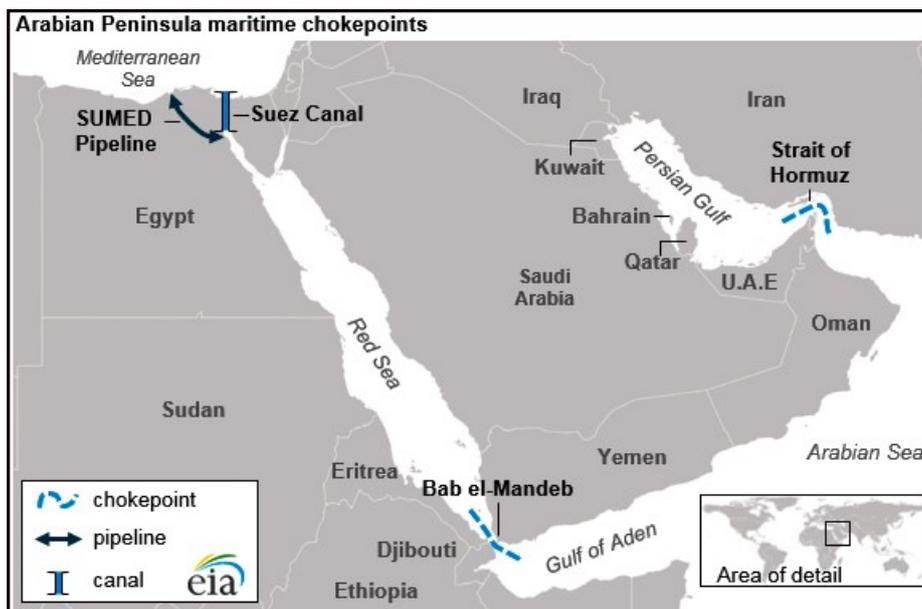
La Geoestrategia juega un rol importante aquí, la misma “estudia la influencia de la geografía desde el punto de vista estratégico, de tal manera que permita el control y/o posicionamiento físico de los espacios que den, a quien los posea, ventajas geopolíticas” (Rosales Ariza, 2005, p. 92). Brzezinski (1998) por su parte considera a la geoestrategia como “la gestión estratégica de los intereses geopolíticos” (p.40).

Indefectiblemente la región del Mar Rojo presenta una importancia geoestratégica (de acuerdo a su ubicación) y también geopolítica (debido a que la presencia de potencias occidentales como Gran Bretaña y Francia incidieron desde la época colonial en la fragmentación de la región en estados militarizados, al tiempo que sembraron con su accionar e intervención las semillas de las divisiones civiles).

Todo lo anteriormente dicho permite advertir que esta región también constituye un enclave fundamental para el transporte de petróleo y gas natural licuado (GNL) desde los países árabes a Occidente. Al respecto, según el Departamento de Energía de Estados Unidos, unos 8,8 millones de barriles de petróleo diarios y unos 4.100 millones de pies cúbicos diarios de gas natural licuado (GNL) transitaron por el estrecho de Bab el-Mandeb durante el primer semestre de 2023. Por esa ruta cruzó un 12 % del petróleo transportado por mar en todo el mundo y un 8 % del gas (Juárez, 2023). Pero a nivel general puede advertirse que por esta región marítima transita alrededor del 12 % del comercio marítimo global, cerca del 30 % en el caso de tráfico mundial de contenedores, y el 40 % del comercio total entre Asia y Europa (Pedrozo, 2024)

La posición geográfica del mencionado estrecho constituye un punto caliente para el tránsito marítimo del comercio mundial, su ubicación como cuello de botella geoestratégico para el tráfico de petróleo no solo es ventajoso, sino también necesario si se tiene en cuenta cuestiones de distancia y accesibilidad, por tanto es tomado como punto de ingreso al Mar Rojo por aquellas embarcaciones provenientes de los países del Golfo (donde están los mayores productores y exportadores de petróleo en la región) o del este asiático hacia Europa o Norteamérica vía el canal de Suez o el oleoducto de Sumed (Figura 3).

Figura 3. Puntos de entrada y salida en la Península Arábiga

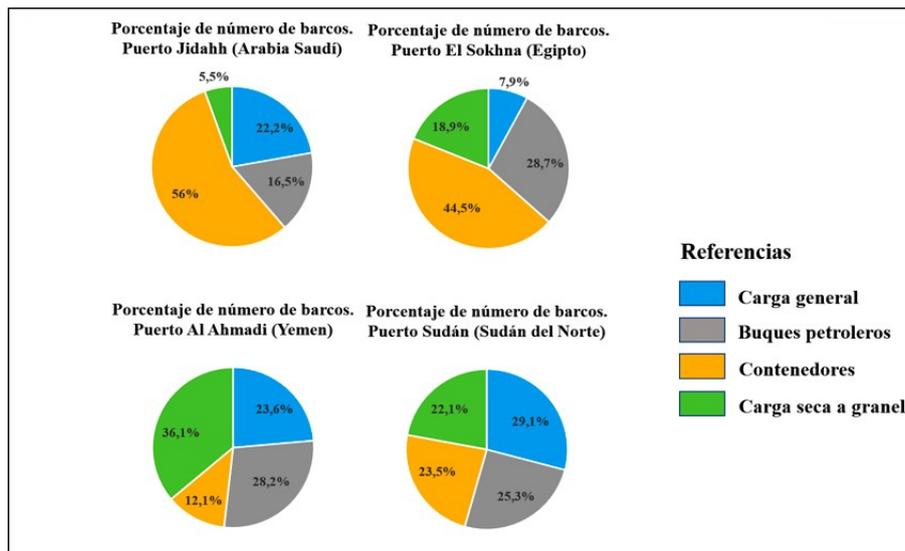


Fuente: Administración de Información Energética de EE. UU. (2017)

Tal como se mencionó anteriormente, así como esta ruta es muy transitada por buques que transportan petróleo y gas también debe destacarse que el 30 % de los contenedores que se mueve de Asia a Europa pasan por esta vía.

Para ejemplificar la composición de los buques que transitan anualmente por el Mar Rojo se tomó como ejemplo cuatro puertos: Jidahh (Arabia Saudí), El Sokhna (Egipto), Al Ahmadi (Yemen) y Port Sudán (Sudán del Norte). Como puede apreciarse en la [Figura 4](#), se advierte que en los dos primeros se destaca el paso de grandes buques portacontenedores, mientras que en los otros dos sobresalen las embarcaciones que transportan carga seca a granel (materiales de construcción, productos de minas y canteras, cemento, carbón y productos químicos como fertilizantes, fibras sintéticas, etc), productos petrolíferos y químicos, y carga general.

Figura 4. Composición anual de los buques en cuatro puertos sobre el Mar Rojo.



Fuente: Elaboración propia con base en estadísticas de [IMF-PORTWATCH \(2023\)](#)

## Actores que intervienen en el conflicto actual

A grandes rasgos puede decirse que la región de la Península Arábiga en general y del Mar Rojo en particular se ha tornado más inestable desde la revolución islámica de 1979, a partir de la cual Irán rompió relaciones diplomáticas tanto con Israel como con EE UU y comenzó a considerarlos enemigos de guerra, lo que generó el inicio de una competencia por la hegemonía regional.

Pero también, la inestabilidad de la zona viene marcada por la rivalidad Arabia Saudí-Irán, las tensiones fronterizas en el Cuerno de África, la piratería en el Índico, destacando el caso de Somalia, el conflicto árabe-israelí, el terrorismo internacional o la inestabilidad política de países como Egipto o Sudán. Sin embargo, hay dos asuntos troncales que a grandes rasgos marcan la geopolítica actual del Mar Rojo y que son: la guerra en Yemen y la aparición de nuevos actores en el contexto regional ([García pesquera, 2024](#)).

### Conflicto en Yemen y la insurgencia hutí

En el primero de los casos puede decirse que la República de Yemen está situada en el extremo suroccidental de la península arábiga, ocupando una ubicación estratégica para el comercio internacional. Este Estado posee una trayectoria de división histórica que ha persistido en el tiempo, la región del norte se independizó en 1918 luego del colapso del Imperio Otomano, mientras que en 1967 la región del sur logra su independencia de Gran Bretaña. Ese fraccionamiento territorial se extendió hasta 1990, año en el que se unificaron la República Árabe de Yemen (Yemen del Norte) y la República Democrática Popular de Yemen (Yemen del Sur); a partir de allí este Estado quedó conformado por instituciones débiles, corrupción generalizada, un nacionalismo endeble y un marcado secesionismo e insurgencia.

Desde entonces el país estuvo afectado por la inestabilidad política y la violencia marcada por diferencias existentes entre sunitas y chiitas; con el tiempo también fueron apareciendo células terroristas de al Qaeda que han motivado operaciones militares de Estados Unidos.

En esas diferencias existentes, Arabia Saudita e Irán son dos de los grandes protagonistas, ya que mantienen una rivalidad donde intervienen matices religiosos, de poder, política y estrategia. En este sentido:

*La intensa y directa competencia entre Irán y Arabia Saudí por la influencia regional en el Golfo Pérsico en concreto y Oriente Medio en general es un fenómeno reciente. Los dos países difícilmente pueden ser aliados naturales. Uno es mayoritariamente sunní y el otro chií. Desde la Revolución Iraní ambos se arrojan el derecho de hablar por todo el mundo musulmán. Los dos tienen un amplio litoral en el Golfo Pérsico y por lo tanto ambiciones en la región. (Dazi-Héni, 2013, p. 23)*

Uno de esos grupos insurgentes que nace en la década del 90 son los hutíes, los mismos nacen en el norte de Yemen como un grupo insurgente político y armado cuyos integrantes pertenecen a la rama del islam chií y dentro de ésta a la rama zaidí. Los zaidíes guardan importantes diferencias doctrinales y canónicas con la rama principal del chiísmo, reinante en el Irán actual, y una de sus principales ideas políticas es que está justificado derrocar a gobernantes injustos (Meneses, 2024).

Según el periódico [elEconomista.es](https://www.elEconomista.es) (2024):

*...en un primer momento tuvo como razón de ser la constitución de una organización opositora al primer presidente yemení, Alí Abdalá Salé, por su deriva dictatorial y la corrupción del sistema. Fundado por Hussein Badreddin al-Houthi, el movimiento hutí también tuvo una segunda motivación: la oposición a la cercanía del régimen yemení con Arabia Saudí y Estados Unidos. De hecho, su eslogan, años más tarde de su creación, sería: Dios es grande, muerte a Estados Unidos, muerte a Israel, maldición a los judíos y victoria del Islam. (parr.2 y 3)*

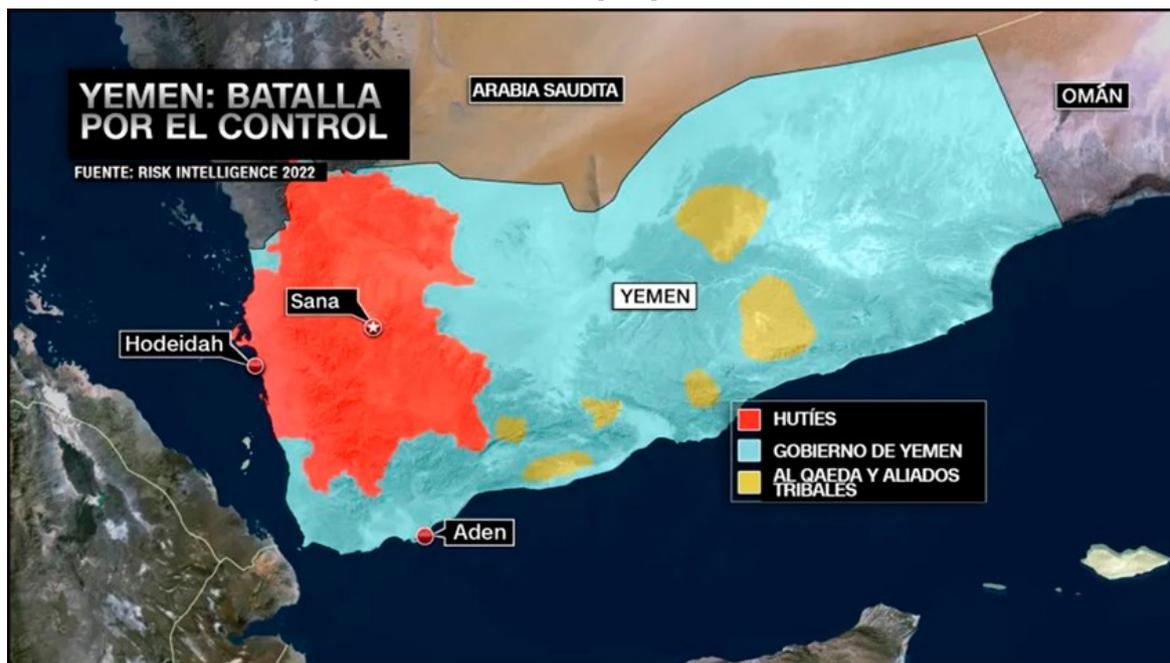
Con esto demuestran que en su práctica política constituyen un movimiento antiimperialista y anticolonial.

En el año 2003, Alí Salé (presidente desde 1990 en que Yemen se unificó) con ayuda de Arabia Saudí inició una campaña militar para hacer frente a los hutíes, que venían acrecentando su poder. Ese año fue probablemente la invasión estadounidense de Irak la que constituyó el punto de inflexión para este movimiento, allí fueron influidos por el éxito de los militantes libaneses de Hezbolá a la hora de repeler a las fuerzas occidentales, se inspiraron en ellos y obtuvieron el apoyo tanto del grupo libanés como de Irán (Lindstaedt, 2024). Algunos expertos sitúan el inicio de la insurgencia hutí en el 18 de junio de 2004, en lo que también se conoce como primera guerra de Saada (la región yemení en la que tienen su bastión), en aquel entonces, las tropas yemeníes lanzaron una operación para capturar a Husein Badredin al Huzi, líder del movimiento, que junto a sus seguidores empezaron a socavar la autoridad del presidente Salé porque su régimen había apoyado a Estados Unidos. Los hutíes eran manifiestamente antiestadounidenses, anti wahabistas (la doctrina suní reinante en Arabia Saudí) y anti salafistas (la ideología islamista de Al Qaeda). La guerra estaba servida pero cuando Husein al Huzi murió en combate, en septiembre de 2004, el movimiento lejos de debilitarse, cobró más fuerza. Entre ese año y 2010, los combatientes hutíes crecieron de los apenas 2.000 hombres a los 100.000 (Meneses, 2024).

En 2011 y a causa del autoritarismo y la violación de derechos humanos perpetradas por el gobierno de Alí Salé se da inicio a la Revolución yemení, una serie de revueltas callejeras que pretendían que el actual presidente no vuelva a presentarse a elecciones porque gran parte de la población del país padecía hambre y abundaban la pobreza y el desempleo. Desde entonces los hutíes lucharon por expulsar del poder a Salé.

En septiembre de 2014, las fuerzas hutíes proveniente del norte del país, en reclamo por una mayor representación en el gobierno liderado por sunitas, tomaron la ciudad de Saná (capital de Yemen) y se apoderan del control del país a través de un golpe de estado, situación que obligó al gobierno (apoyado por la potencia norteamericana) a trasladarse a la ciudad de Adén. En el mapa de la [Figura 5](#) se observa el área ocupada por cada uno de ellos.

Figura 5. Área actualmente ocupada por los hutíes en Yemen.



Fuente: [Padinger \(2024\)](#)

A partir de allí en la República de Yemen dio inicio una guerra civil marcada por enfrentamientos armados entre dos facciones: las fuerzas separatistas de la región sur, leales al gobierno del presidente que había asumido en 2012 tras la Revolución Abd Al-Hadi (apoyadas por Estados Unidos, Emiratos Árabes Unidos, y por sobre todo de su vecino Arabia Saudí) y los hutíes, fuerzas radicalizadas fieles al expresidente Alí Salé, que al compartir lazos religiosos con el régimen chiíta iraní han contado desde un principio con el total respaldo de esa República Islámica.

Tras el inicio de la guerra civil yemení se produjo en 2015 la intervención en su territorio de una coalición encabezada por Arabia Saudita, situación que ocasionó la reacción de los hutíes, que pronto pasaron a constituirse en integrantes del Eje de la Resistencia, una alianza informal contra Israel integrada por otras organizaciones paraestatales como Hamás (que desarrolla su Yihad Islámica en Gaza) y Hezbolá en el Líbano; todas ellas, al igual que el régimen sirio de Bashar al Asad, reciben armas y entrenamiento por parte de los instructores de la Guardia Revolucionaria de Irán desde hace varios años.

Bajo este escenario de violencia, las peores secuelas han sido padecidas por la población civil. Crímenes de guerra denunciados por Amnistía Internacional (muchos de ellos niños), crisis sanitaria marcada por una de las peores hambrunas del último siglo y una crisis humanitaria sin precedentes que ha obligado a millones de personas a huir y buscar refugio en otros territorios. Efectivamente, una guerra civil que convirtió a Yemen en un estado insostenible y muy difícil de reconstruir, con gran parte de su población en estado de extrema vulnerabilidad.

Como se aprecia, las dos facciones enfrentadas reciben el apoyo de diferentes actores regionales, cada uno de ellos con intereses particulares. Esto ha hecho que el territorio yemení se convierta en un escenario tradicional de enfrentamiento indirecto entre Arabia Saudita e Irán, dos actores antagonicos con aspiraciones a convertirse en potencia regional dentro de Oriente Próximo.

Actualmente los hutíes controlan una parte importante de Yemen, incluido amplias zonas de la costa occidental que baña el Mar Rojo, que poseen un gran valor geoestratégico debido a la alta circulación marítima internacional existente allí. Desde el inicio de los enfrentamientos entre Israel y la Franja de Gaza en octubre de 2023, este grupo ha realizado ataques selectivos contra buques con cargas cruciales como respuesta a los ataques que la coalición internacional ha realizado contra sus posiciones con bombardeos selectivos en zonas como la capital del país Saná. Estos hechos ponen en jaque el tráfico en la zona, bien porque se pone en riesgo la carga (y la vida de los tripulantes) o porque las compañías anulan la actividad comercial. En todos los casos existen problemas ya sea de desabastecimiento o de falta de competitividad y crisis energética debido al alza de precios. El poder de influencia de los hutíes marca la fortaleza que puede tener Irán para en un mismo asunto, torpedear la riqueza de Arabia Saudí, los suministros de la Unión Europea y en general el 12 % del tráfico marítimo mundial que atraviesa el Canal de Suez (García Pesquera, 2024). También ejercen el control total del puerto clave de Hudeidah, que genera hasta 1.000 millones de dólares estadounidenses en ingresos para el gobierno huti ([Lindstaedt, 2024](#)), allí se encuentran detenidas

algunas de las embarcaciones que han secuestrado en el Mar Rojo.

Según la redacción de la cadena de noticias [BBC News Mundo \(2024a\)](#), y tal como lo explica su corresponsal de seguridad, Frank Gardner, la continua campaña de los hutíes puso de manifiesto dos cosas. La primera de ellas es el alto grado de control sobre la costa del mar Rojo de su país, sin pensar en dar marcha atrás ante la presión internacional. La segunda tiene que ver con el nivel de sus armamentos, claramente tienen un poderoso arsenal de misiles y drones y no temen lanzarlos contra buques de guerra occidentales. En un informe publicado el 10 de enero por el Royal United Services Institute (Rusi), un centro de estudios basado en Londres, se detallan algunas de las armas más sofisticadas que poseen los hutíes, entre sus armas se incluyen misiles balísticos antibuques Asef (ASBM) de 400 kilómetros de alcance, que llevan una ojiva de 500 kilogramos y utilizan un buscador electro-óptico para localizar a sus objetivos. También cuentan con el Al-Mandeb 2, un misil de crucero antibuques similar al que disparó Hezbolá en 2006 contra el barco israelí Hanit. Por otra parte, se afirma que también reciben informes sobre los movimientos marítimos en la zona que son suministrados por un barco de vigilancia iraní, el MV Behshad, que opera en el bajo Mar Rojo, cerca del estrecho de Bab el-Mandeb.

Como se aprecia, los hutíes tienen un nivel organizativo muy importante, al punto de constituirse en verdaderos empresarios militares que exponen al mundo su apoyo por la causa palestina en Gaza, mostraron su capacidad para perjudicar los intereses de occidente; por tanto, con lo hecho hasta ahora han proyectado su imagen no sólo en la escena regional, sino en la internacional.

### *El interés de otros actores estatales*

La región del mar Rojo nunca había sido considerada zona de competición de potencias hasta que los países de la región se convierten en más poderosos e interesados en proyectar su influencia. Pero hay que matizar que esta zona no solo se convierte en un ámbito de competición sino también de cooperación; pues en su orilla occidental se encuentra una población cercana a los 300 millones de habitantes, con dos de los países más poblados de África, Egipto y Etiopía. En la orilla oriental los países clave son Yemen y Arabia Saudita. De los países de Consejo de Cooperación del Golfo no ribereños, Emiratos Árabes Unidos (EAU) y Qatar están interesados en proyectar su influencia, y no tan lejos, pero también interesado en proyectar poder se encuentra Turquía. Por primera vez en muchos años los EAU y Arabia Saudita comenzaron a mirar al flanco oeste del Mar Rojo ejecutando inversiones y asegurando puertos; y, además, con el conflicto en Yemen su presencia e influencia ha adquirido la dimensión de seguridad militar, con repercusión en los gobiernos de la costa oriental de África ([Aláez Feal, 2021](#)).

Hasta la década del 90 no ha hecho falta un mecanismo de seguridad en el mar Rojo, ya que tanto Rusia como Estados Unidos tenían intereses comunes en que esta vía de comunicación marítima se mantenga libre y abierta, aun cuando ya comenzaban a azotar la región los actos de piratería provenientes de la costa somalí, que representaban cierta amenaza para el transporte marítimo.

Lo que ha motivado el incremento del intervencionismo de países como Qatar, EAU y Arabia Saudita, han sido las enormes ganancias económicas provenientes de la exportación de petróleo y del gas en la década del 2003 al 2014, que se racionalizó aún más después de la primavera árabe en el 2011. Con la intervención del Yemen en 2015, los países del Golfo comenzaron a ver la amenaza de Irán en la península. Esto ha justificado esta visión expansionista, con diferentes estilos: el de los EAU, el saudita y el turco ([Aláez Feal, 2021](#)).

Desde que en 2013 China anunciase la iniciativa de la Ruta de la Seda ha invertido en la región y ha mantenido vínculos con casi todos ellos; convirtiéndose en el país que más proyectos de infraestructura tiene contratados en el lado africano del Mar Rojo.

El gigante asiático le da gran importancia a la conexión entre el Océano Índico y el Mediterráneo, ya que por esta zona transita una parte muy importante de su comercio. En este sentido, el 40% del comercio chino pasa a través del Canal de Suez. Por esta razón y sobre todo por sus inversiones en África, el componente marítimo de la ruta de la seda pasa por el Golfo de Adén, Mar Rojo y Canal de Suez. Por lo tanto, lógicamente, no quiere poner en manos de otras potencias la protección de sus propios intereses en esta línea de comunicaciones marítima tan vital para su economía ([Aláez Feal, 2021](#)).

Desde hace un tiempo a esta parte también se advierte la creciente influencia de China en África, con presencia en Yibuti, donde inauguró su primera base naval fuera de sus fronteras. Allí, frente al estrecho Bab el-Mandeb, encontramos una alta densidad de tropas por habitante de hasta cinco países distintos que, pese a estar enfrentados entre ellos, garantizan la supervivencia del régimen yibutiano en el poder desde 1977. China se presenta como potencia estabilizadora de cara a problemas como el terrorismo internacional en la zona o la piratería en el Cuerno de África. Pekín observa una región con numerosas

oportunidades en la que tener presencia garantiza un papel destacado en la resolución de controversias asociadas al Mar Rojo mientras siguen desarrollando su 'collar de perlas', un proyecto basado en el control de puertos a través del Índico o Pacífico garantizando sus objetivos comerciales ([García Pesquera, 2024](#)).

Si bien se caracterizan por la ejecución de su diplomacia, en este sentido, hace unos meses atrás la intervención del gigante asiático logró un acercamiento entre saudíes e iraníes; llama poderosamente la atención como, por ahora China apuesta a una política de no injerencia en los asuntos que atañen al conflicto hutí en el Mar Rojo, solo se remite a apuntar a Estados Unidos como el responsable de la inestabilidad en la región, debido a que con sus intervenciones junto a sus aliados generan un ambiente desestabilizador.

Dentro de los nuevos actores que permitan cambios en la geopolítica del Mar Rojo destacamos el creciente peso del eje Turquía-Qatar para capitalizar apoyos en contiendas en favor de Sudán y Etiopía. Esto sumado a las guerras periféricas en la franja oriental de África en las que dado el apoyo de Arabia Saudí y Emiratos Árabes Unidos cuentan con el favor de Egipto, Eritrea, Chad y la autoproclamada Somalilandia. Además, ni a Israel ni a Egipto les conviene el control de los hutíes, y, por tanto, de Irán, en la zona. De esta forma, tanto Arabia Saudí como Estados Unidos y Emiratos Árabes Unidos hacen del peso de la situación en Yemen su principal objetivo para mantener las posiciones actuales en el mapa estratégico de la región ([García Pesquera, 2024](#)).

### **Operaciones militares recientes llevadas adelante en el Mar Rojo y el Golfo de Adén**

El control del Mar Rojo se ha convertido en un objetivo estratégico para países que pugnan por la supremacía en esta convulsa región. Su valor es evidente porque por sus aguas se mueven millones de toneladas de petróleo y gas, productos básicos para las economías de los países productores de la zona, las monarquías del Golfo e Irán, y para los países consumidores, sobre todo los europeos.

Durante la noche del 27 de octubre de 2023 fuerzas militares israelíes comenzaron su ofensiva contra la Franja de Gaza. Como respuesta, el régimen iraní llamó a los musulmanes a 'bloquear' a Israel.

Esto generó en Yemen que, desde principios de noviembre de 2023, los hutíes hayan comenzado a atacar a los buques comerciales tanto en el Golfo de Adén como en el Mar Rojo como muestra de apoyo al pueblo palestino. El principal objetivo era ocasionar un gran trastorno al tránsito marítimo global que utiliza esa vía, y sobre todo a aquellos barcos de bandera norteamericana y a sus aliados (por apoyar a Israel en el conflicto).

Ante esta situación, el 18 de diciembre de 2023 el secretario de Defensa de Estados Unidos, Lloyd Austin anunciaba el establecimiento de la 'Operación Guardián de la Prosperidad', una nueva e importante iniciativa de seguridad multinacional bajo el paraguas de las Fuerzas Marítimas Combinadas y el liderazgo de su Grupo de Trabajo 153, centrado totalmente en la seguridad en el mar Rojo. La operación multinacional incluía también en principio a Reino Unido, Bahrein, Canadá, Francia, Italia, Países Bajos, Noruega, Seychelles y España; una coalición que intentaría hacer frente a un actor no estatal que comenzó a lanzar misiles balísticos y vehículos aéreos no tripulados en zonas mercantes de muchas naciones que transitan legalmente aguas internacionales ([Callahan y Britzky, 2023](#)). La pertenencia a la dicha operación fue voluntaria y no llevaría aparejadas responsabilidades específicas de participación, aunque como Estados Unidos la lidera, toda acción y omisión en este sentido puede ser leído como mensaje político hacia Washington. En este sentido, lo que empezó como un intento de aunar los esfuerzos de Occidente para repeler la agresión hutí, pronto desencadenó en multitud de disensiones internas, porque los principales aliados comenzaron a interpretar como una operación individual de las fuerzas norteamericanas con el objetivo de garantizar la seguridad y la libertad de navegación en el mar Rojo, la misma fue vista como una forma de apoyar de manera directa a Israel en el conflicto, situación que ocasionó que días más tarde, varios países declinaran de participar en esta operación y por tanto se hayan retirado, tales los casos de España, Francia, Italia, Australia, Dinamarca y Noruega. Sin embargo, la negativa más relevante ha sido la de dos países árabes importantes como Egipto y Arabia Saudí, que han mostrado su rechazo de manera pública a integrar esta operación ([Perreau, 2023](#)). En el caso de Egipto, a pesar de que pierde dinero con el escaso tránsito en el Canal de Suez, prefiere ejercer una presión diplomática sobre Israel para lograr un cese de las hostilidades en Gaza. Mientras que Arabia Saudí no pretende entrar en conflictos mayores con los rebeldes yemeníes que al ser apoyados por Irán desencadenaría una tensión con éstos.

Las acciones llevadas adelante por la Marina estadounidense que forman parte de esta operación militar abarcan un gran despliegue de aviones militares desde donde se efectúan ataques aéreos con misiles aire-tierra a infraestructuras hutíes, que incluyen también los radares identificados en el territorio yemení y que éstos operan para localizar las embarcaciones a las que intentan agredir. Por otra parte, también realizan tareas de rescate ante cualquier siniestro ocurrido en aguas del Mar Rojo.

Con el transcurrir de las semanas, y viendo que los hutíes continuaban con sus ataques a barcos comerciales occidentales, el 19 de febrero de 2024 se puso en marcha la 'Operación Aspides', una nueva fuerza naval de la Unión Europea organizada para contrarrestar la inestabilidad que tenía continuidad en el Mar Rojo, fundamentalmente en el estrecho Bab el-Mandeb. La misma constituye un complemento a las operaciones militares de Estados Unidos y Reino Unido que se desarrollan desde diciembre de 2023 con ataques contra la infraestructura militar de este grupo pro iraní. Esta operación está liderada por Italia y tiene su sede en Grecia. La misión está conformada por cuatro fragatas de Francia, Alemania, Grecia e Italia, que colaborarán también con una patrulla aérea en la zona. Tendrán un mandato meramente defensivo, con el objetivo de escoltar a los buques mercantes que naveguen por el Golfo Pérsico, el Golfo de Omán, el Golfo de Adén y el mar Rojo, y derribar los posibles misiles o drones que puedan lanzarles los hutíes. (Fernández, 2024)

La fuerza aeronaval de la UE protegerá los buques europeos que transiten por los el Golfo de Adén y el mar Rojo, aunque en principio quiso incluir los estrechos de Bab el-Mandeb y Ormuz que seguirán bajo el control de Agénor, una misión de vigilancia marítima desplegada desde hace tres años para garantizar la navegación entre el estrecho de Ormuz, controlado por Irán, y el Golfo de Omán y en la que participan actualmente Bélgica, Dinamarca, Alemania, Grecia, Italia, Holanda, Noruega y Portugal bajo el liderazgo de Francia. (Martínez, 2024)

La protección a buques europeos que desplegará Aspides consta de dos tareas: una de vigilancia no ejecutiva que consiste en vigilar el tránsito por la zona de operaciones a distancia, sin escoltar a los buques en su travesía, por lo que el uso de la fuerza se limita a la autodefensa de los buques desplegados. A la anterior, el mandato añadirá otra función ejecutiva para utilizar la fuerza en caso de ataques armados contra los buques en tránsito protegidos por el mandato. En estos casos, la fuerza desplegada podrá utilizar todos los medios a su alcance para defender los navíos atacados recurriendo a las medidas previstas en las reglas de enfrentamiento y de acuerdo con el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas. Por el contrario, el mandato no permitirá los ataques preventivos sobre los rebeldes hutíes, a diferencia de los ataques que realizan las fuerzas de EEUU y el Reino Unido sobre las infraestructuras militares en suelo yemení (Arteaga, 2024).

*Si bien los ataques de Estados Unidos y el Reino Unido contra emplazamientos militares de los hutíes y otros objetivos en Yemen parecen haber conducido a una reducción de los ataques de los hutíes contra el transporte marítimo comercial en el Mar Rojo y el Golfo de Adén, los incidentes más recientes indican una escalada moderada por parte de los hutíes. Desde los ataques iniciales liderados por Estados Unidos contra los hutíes, S&P Global Market Intelligence ha recopilado datos que indican que el 72 % de los incidentes contra el transporte marítimo comercial han sido contra embarcaciones de propiedad de Estados Unidos o el Reino Unido. (Basque Trade & Investment, 2024, p.5)*

Esta situación se da de manifiesto sobre todo por los acuerdos y por la relación que mantienen estos países con Israel.

Según una noticia publicada en el periódico digital Infobae (2024) hasta fines de mayo de 2024 los rebeldes hutíes aseguraban haber atacado un total de 129 barcos desde que iniciaron sus operaciones en noviembre contra buques con destino a Israel, la mayoría de ellos se han efectivizado en el Mar Rojo, pero también en algunos casos en las costas de los mares Arábigo y Mediterráneo, utilizando misiles balísticos y de crucero y drones. Pero también se advierten ataques a embarcaciones de otras nacionalidades, un granelero de propiedad griega y con bandera de las Islas Marshall que fue atacado por los rebeldes hutíes tenía un importante cargamento de cereales con destino a Irán, el principal benefactor del grupo.

El primer ataque se perpetró el 19 de noviembre de 2023 cuando los hutíes utilizaron un helicóptero para secuestrar en el mar Rojo el portavehículos Galaxy Leader, con bandera de Bahamas. Aunque el titular real del buque es la empresa israelí Ray Shipping Limited, cuando fue atacado estaba operado por la japonesa NYK Line. Tras el secuestro, se izaron las banderas palestina y yemení en el buque, que aún permanece retenido en Yemen junto con su tripulación multinacional (Raydan, 2024). Sus 25 ocupantes (la mayoría de ellos filipinos, otros de Rumania, México, Ucrania y Bulgaria) aún se encuentran secuestrados habiendo transcurrido varios meses del atentado.

Luego de esto, los rebeldes empezaron a utilizar otras armas como misiles balísticos antibuque y aviones no tripulados para atacar otras naves comerciales vinculadas a particulares israelíes; y así el 3 de diciembre cuando en el sur del Mar Rojo agredieron al granelero Unity Explorer, con bandera de Bahamas, que se encontraba gestionado por la empresa británica Unity Maritime, entre cuyos responsables está Dan David Ungar, un empresario israelí. Ese mismo día también fueron atacadas otras embarcaciones, pero no

tenían vínculos con personas o empresas israelíes (Raydan, 2024).

Reconocido ha sido el caso de Rubymar, un buque con bandera de Belice pero matriculado en Gran Bretaña que fue alcanzado por un misil balístico antibuque hutí el pasado 18 de febrero de 2024 en el estrecho de Bab el-Mandeb y días después se hundió por completo con su carga de fertilizantes, que incluía miles de toneladas de fosfato amónico, un material altamente tóxico. Si a esto se le suma la fuga de combustible los daños al ecosistema marino serían enormes, un desastre ecológico sin precedentes; que también representa un peligro de impacto para otros barcos que circulen por la zona.

A principios de junio se cometió otra arremetida contra la embarcación ‘Tutor’, un barco de propiedad griega y con bandera liberiana que transportaba cereales, en su recorrido ya había cruzado el Canal de Suez procedente de Rusia y se dirigía a India cuando fue alcanzado a primera hora de la mañana del miércoles 12 de junio por una lancha bomba teledirigida, a 66 millas el suroeste de Al Hudaydah, el principal puerto de Yemen en el Mar Rojo. Su único tripulante desapareció bajo las aguas. Posteriormente los insurgentes yemeníes ‘perpetraron dos atentados con misiles’ contra el ‘Verbena’, un buque de carga general con bandera de Palaos, con el resultado de un marino gravemente herido y varios incendios a bordo. El mismo procedía de Malaysia, transitaba por el Golfo de Adén con un cargamento de material de construcción de madera con destino al puerto de Venecia (Italia). Entre los últimos incidentes cometidos por los hutíes puede mencionarse los ataques con misiles y drones a dos buques en el Mar Rojo a su paso por el Golfo de Adén. Uno fue el portacontenedores MSC Tavvishi 2000, propiedad de una compañía chipriota y operado por el armador italo-suizo Mediterranean Shipping Company (MSC), que se dirigía al puerto de Hambantota, en Sri Lanka. El otro fue el carguero Norderney 2012 del alemán Sunship, que estaba a la espera de órdenes. Aunque ambos barcos registraron incendios, no hubo víctimas y siguieron rumbo a Yibuti (Carrera, 2024).

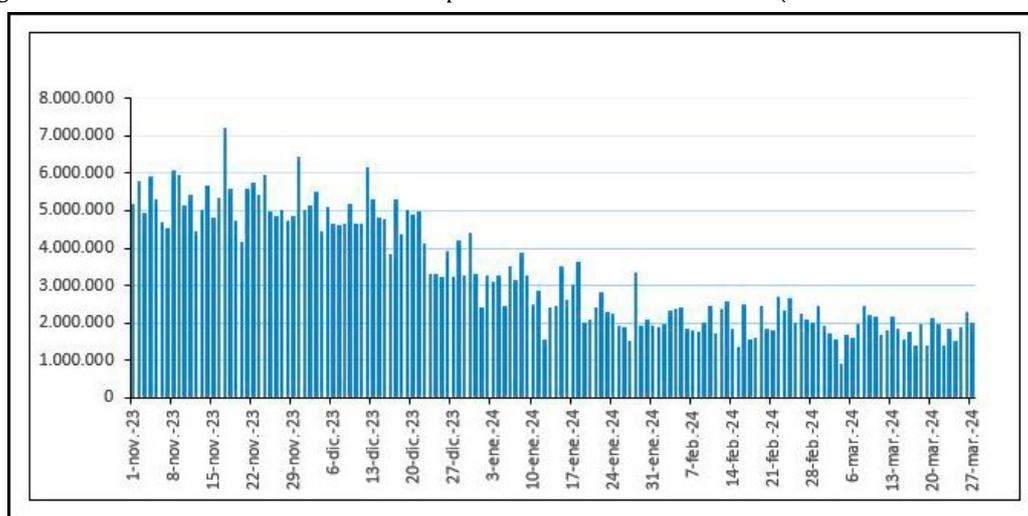
### Consecuencias de la actual crisis en el Mar Rojo

El mar Rojo constituye una vía por la cual navegan aproximadamente poco más de 19.000 cargueros anualmente. Según Pedrozo (2024) por aquí transita alrededor del 12 % del comercio marítimo global y el 40 % del comercio total entre Asia y Europa.

A partir de noviembre de 2023 las milicias rebeldes hutíes comenzaron a atacar diferentes embarcaciones que transitan por estas aguas, convirtiendo el Estrecho de Bab-el Mandeb en un sitio peligroso, inseguro y crítico para las cadenas logísticas globales. Estos hechos ocasionaron con el tiempo una reducción en el volumen del tránsito comercial que atraviesa la región, fundamentalmente a partir del mes de diciembre, debido a que las agresiones se intensificaron.

En las Figuras 6 y 7 puede observarse el volumen del tránsito comercial diario por el Mar Rojo tanto en el Canal de Suez como en el Estrecho Bab el-Mandeb. En el primer caso el tráfico se vio reducido en poco más del 60 % entre noviembre 2023 y marzo 2024; en el segundo la caída es más significativa ya que representó más del 70 %.

Figura 6. Volumen del tránsito comercial diario por el Canal de Suez en toneladas (noviembre 2023-marzo 2024).



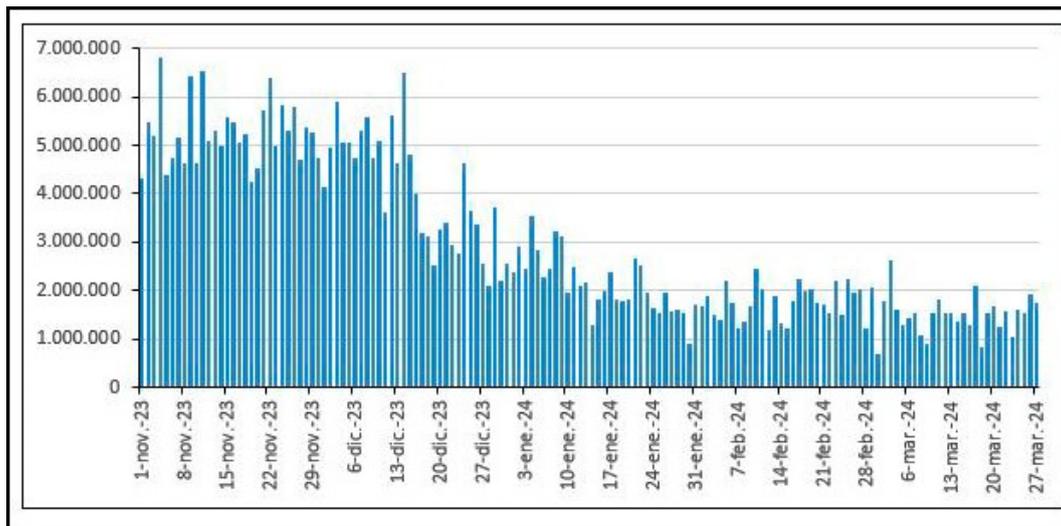
Fuente: Elaboración propia con base en estadísticas de IMF-PORTWATCH (2023)

En el gráfico se representó, a través de barras de color azul, el volumen de tránsito comercial diario

que ha pasado por el Canal de Suez entre el 01 de noviembre de 2023 y el 27 de marzo de 2024. Allí pueden apreciarse tres picos que han sobresalido en todo este período, los mismos se corresponden con los días 17 de noviembre (7.231.435 tn.), 30 de noviembre (6.445.536 tn.) y 12 de diciembre (6.149.523 tn.), muestran por lo tanto una tendencia decreciente en el volumen del tránsito, situación que siguió manifestándose y de manera más abrupta en los días y meses subsiguientes, alcanzando el valor más bajo el día 4 de marzo de 2024, con un total de 924.969 toneladas, el de menor cuantía de los últimos 5 meses.

Los tránsitos semanales de portacontenedores por el Canal han descendido significativamente con respecto a un año atrás, también cayeron las circulaciones de petroleros y graneleros de carga seca, en tanto los gaseros, que transportan gas natural licuado, han dejado de transitar. Según Naciones Unidas, en la primera quincena de febrero, el Canal de Suez experimentó una caída del 42 % en los tránsitos mensuales y una disminución del 82 % en el tonelaje de contenedores desde su máximo en 2023 (Bertrand, 2024), que según muestra el gráfico se registró el pasado 17 de noviembre de 2023.

Figura 7. Volumen del tránsito comercial diario en el Estrecho Bab el-Mandeb en toneladas (noviembre 2023-marzo 2024).



Fuente: Elaboración propia con base en estadísticas de IMF-PORTWATCH (2023)

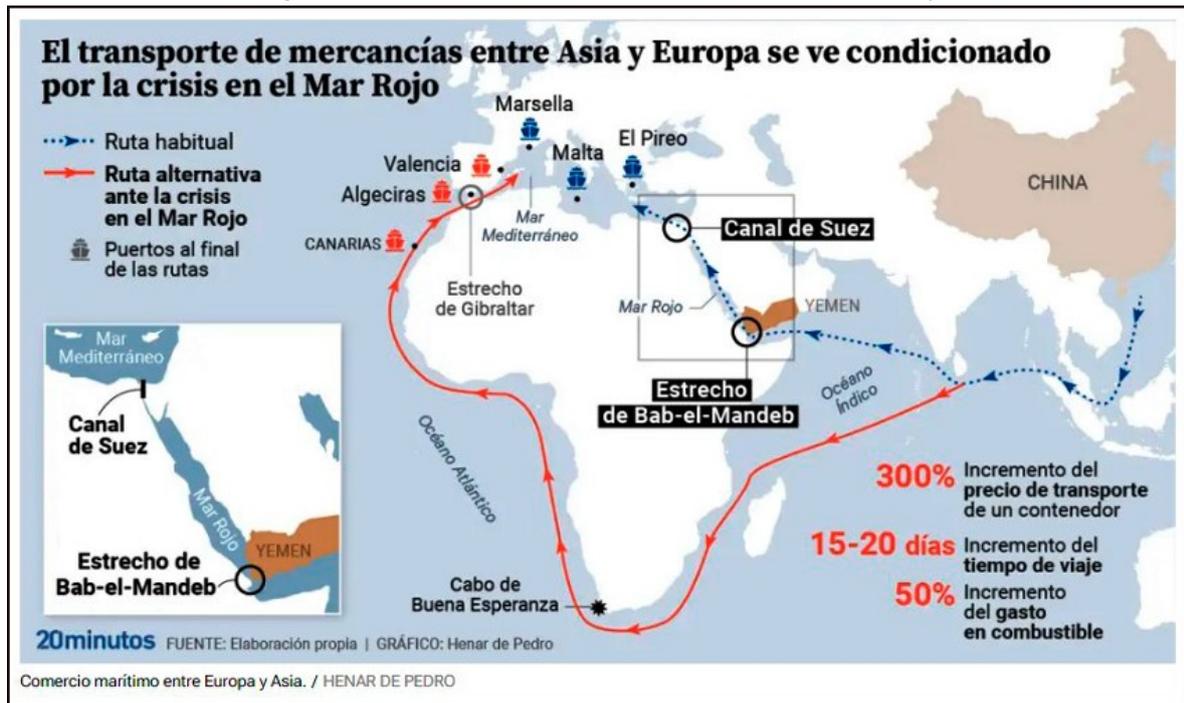
En el gráfico de la Figura 7 se representó, a través de barras de color azul, el volumen de tránsito comercial diario que ha ingresado por el Estrecho Bab el-Mandeb entre el 01 de noviembre de 2023 y el 27 de marzo de 2024. Allí pueden apreciarse varios picos que han sobresalido al principio de este período, por ejemplo el día 04 de noviembre, en el que transitaron por el estrecho un total de 6.810.841 toneladas de mercancías; luego se destacan los días 11 de noviembre y 14 de diciembre, en el que los buques comerciales transportaron entre 6.400.000 y 6.500.000 toneladas.

Como se mencionó anteriormente, desde principios de noviembre, en las costas de Yemen y frente al estrecho, los hutíes comenzaron a realizar ataques en forma esporádica a buques comerciales utilizando drones y misiles balísticos. Las amenazas iban dirigidas a cualquier barco que se dirija a Israel, a menos que se permita el transporte de más alimentos y medicinas a la Franja de Gaza.

El secuestro del buque carguero Galaxy Leader el pasado 19 de noviembre de 2023, perteneciente a la empresa de un empresario israelí, fue la muestra inicial de que los ataques contra barcos israelíes (y contra cualquiera de sus aliados) constituían una represalia por la brutal agresión hacia el pueblo palestino. El mapa de la Figura 8 muestra los sitios donde se han producido las ofensivas hutíes.



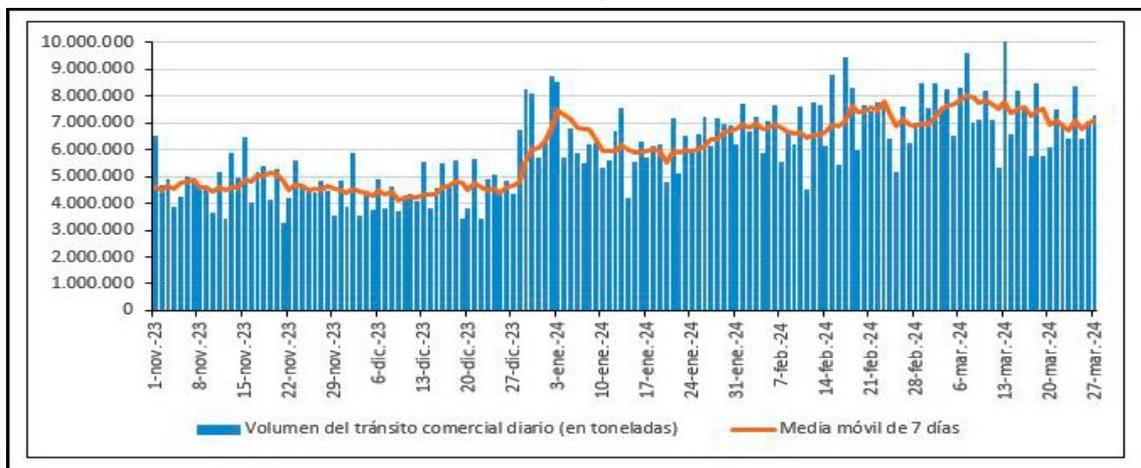
Figura 9. Desvío de la ruta marítima a causa de la crisis en el Mar Rojo



Fuente: Gráfico de: de Pedro, H. en Alcutén (2024).

En el gráfico de la Figura 10 se representó, a través de barras de color azul, el volumen de tránsito comercial diario que atraviesa el Cabo Buena Esperanza (República de Sudáfrica) entre el 01 de noviembre de 2023 y el 19 de marzo de 2024. Este lugar se convirtió en la principal alternativa al Mar Rojo para el comercio mundial, representa una ruta más larga y costosa pero a su vez más segura. En el mismo también se representó, con una línea color naranja, la media móvil del tránsito comercial correspondiente a 7 días.

Figura 10. Volumen del tránsito comercial diario en el Cabo Buena Esperanza (Sudáfrica) en toneladas (noviembre 2023-marzo 2024).



Fuente: Elaboración propia con base en estadísticas de IMF-PORTWATCH (2023)

En el gráfico puede apreciarse a través de las barras una tendencia creciente en el tránsito comercial diario desde que comenzaron los ataques de los hutíes hacia muchos de los barcos que ingresaban por el estrecho Bab el-Mandeb. Los valores pasaron de entre 3 y 6 millones de toneladas diarias durante el mes de noviembre, a registrarse cantidades de entre 8 y hasta un máximo de 10 millones de toneladas entre finales de diciembre de 2023 y marzo de 2024. La línea naranja que muestra la media móvil tomando 7 días refleja claramente la forma en la se incrementó el volumen de mercaderías transitadas por este extremo sur de África.

Algunos de los que comenzaron a desviar sus trayectos hacia Cabo Buena Esperanza son MSC (Mediterranean Shipping Company), la compañía naviera de contenedores más grande del mundo tanto por tamaño de flota como por capacidad de carga (controla alrededor del 19,7 % de la flota mundial de portacontenedores), y el gigante danés Maersk, conocido como 'rey de los mares' -posee una flota

de más de 300 portacontenedores y controla muchos más-, quien decidió que todos los buques que se encontraban en pausa y debían navegar por el Mar Rojo fueran desviados hacia África a través del Cabo de Buena Esperanza por razones de seguridad. Los expertos coinciden en la primera consecuencia de este desvío del transporte de mercancías: obstaculiza el comercio y retrasa las entregas de carga, además del aumento de costes. Así por ejemplo, un viaje de ida y vuelta entre Asia y Europa por el Canal de Suez dura unas 10 semanas, mientras que por el Cabo de Buena Esperanza el tiempo estimado es de 13 semanas aproximadamente. Algunos analistas calculan que rodear este último cabo añade unos 9.000 kilómetros a la ruta y prolonga entre 6 y 14 días el trayecto. Según datos de Alphaliner, una travesía entre el puerto de Singapur y el de Róterdam, en Holanda, duraría unos 34 días si se hace por el Mar Rojo y 49 si se hace por el sur de África. El primer viaje sería de unos 15.350 km y el segundo de 21.770 km (Becedas, 2023).

Con estas decisiones, China es uno de los países que está siendo fuertemente perjudicado por las perturbaciones del Mar Rojo, ya que los costos de envío a Europa – bordeando el continente africano – se han más que duplicado, lo que representa una enorme amenaza para su economía impulsada por las exportaciones.

Para Somalia la reducción del tránsito por el Bab el-Mandeb constituye una amenaza fiscal ya que sus presupuestos dependen fuertemente de tasas marítimas comerciales. En relación a esto último, Egipto es quien más sufre económicamente esta crisis ya que el tránsito por el Canal de Suez (una de las principales fuentes de divisas del país) se ha reducido drásticamente, generándole pérdidas de poco más de 300 millones de dólares por mes.

El desvío que deben realizar las embarcaciones que van desde el sudeste asiático hasta el continente europeo genera el retraso en la cadena de suministros y eleva los costos de transporte. Y este, aumento, a su vez, encarece el costo de los productos, como el café, cuyos precios mundiales se elevaron 11,8 % hacia finales de 2023 (Maubert, 2024).

En relación a esto último, la corporación multinacional de origen sueco dedicada a la fabricación de muebles 'Ikea' ha tenido demoras para entregar sus productos; misma situación sucedió con Walmart y Amazon, todas relacionadas con el rubro comercial, por lo que también tuvieron un impacto negativo por el encarecimiento de los costos de transporte. La industria automotriz también ha sufrido algunas perturbaciones, en ese sentido, la planta de 'Tesla' en Berlín ha detenido su producción durante dos semanas por falta insumos, en tanto la fábrica de 'Volvo' en Bélgica debió paralizar totalmente su producción durante varios días por retrasos en la entrega de autopartes.

Otros sectores económicos que se han visto afectados negativamente por la crisis del Mar Rojo son el energético, el agrícola y la construcción, fundamentalmente por el alza de los costos de transporte.

A partir de la invasión de Rusia a Ucrania en 2022 entraron en vigor las sanciones al petróleo y productos derivados rusos, lo que hizo que muchos países de la Unión Europea dependan casi exclusivamente del crudo proveniente de Estados Unidos y de Medio Oriente. Los ataques perpetrados por los hutíes han sacudido el mercado energético mundial, porque desde que comenzó a interrumpirse el tránsito marítimo por el Mar Rojo, las importaciones vía Canal de Suez se han reducido significativamente. A su vez, se han elevado las tarifas de flete y seguro haciendo más caro el transporte de hidrocarburo, situación que ha hecho incrementar los precios mundiales del diesel. Todo este contexto no hace más que generar desde hace varios meses un gran desafío para los países europeos ya que contribuye a una creciente crisis en el costo de vida.

## Perspectivas

Es importante tener en cuenta que la situación en la región es altamente volátil y puede cambiar en cuestión de semanas o durar meses. Las partes involucradas, los actores regionales y la comunidad internacional juegan un papel importante en la resolución o la escalada del conflicto. Es probable que la respuesta militar de los hutíes continúe mientras dure el conflicto en Gaza, nadie sabe hasta cuando, porque el Consejo de Seguridad de la ONU ya aprobó una resolución solicitando el alto el fuego en dicho territorio, documento que Israel no está dispuesto a cumplir hasta tanto no logre derrotar por completo a Hamás, aún a sabiendas de que con ello seguirá ocasionando daños a millones de palestinos inocentes. Por tanto, la actual coyuntura muestra que seguirán persistiendo muy altos riesgos tanto para el transporte marítimo internacional como para los buques de guerra que se encuentran en el Mar Rojo y el Golfo de Adén, ya que no se espera que la respuesta militar liderada por Estados Unidos y sus aliados logre disuadir a los hutíes o elimine por completo su capacidad para organizar nuevos ataques contra las fuerzas navales y marítimas internacionales en el Mar Rojo. Además, los ataques de este grupo insurgente chiita probablemente continuarán dirigidos a embarcaciones internacionales, independientemente de su

conexión pública con Israel. Por otro lado, es muy poco probable que cualquier otra intervención de las fuerzas norteamericanas o de la coalición se extienda al despliegue abierto de tropas terrestres, sobre todo por las consecuencias que esto podría ocasionar. Posiblemente los estados del Golfo, entre ellos Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos, traten de evitar una mayor escalada que aumentaría la probabilidad de ataques hutíes en su territorio como un medio para aumentar la presión sobre Estados Unidos para que reduzca la escalada.

## Conclusiones

La geopolítica puede afectar profundamente la economía global reformulando el comercio, los flujos de transporte e inversión y las políticas, algunas veces casi de la noche a la mañana. En ese sentido, la guerra iniciada por Israel contra Hamás en la Franja de Gaza en octubre de 2023 tuvo una rápida respuesta en la región. Los hutíes, un grupo de rebeldes yemeníes, apoyados por Irán, comenzaron a realizar ataques indiscriminados contra barcos comerciales que cruzaban el estrecho de Bab el-Mandab, un cuello de botella crucial para el tráfico marítimo que entra y sale del Mar Rojo, por donde circula el 15 % del comercio internacional que vincula Asia con Europa y que incluye no sólo recursos estratégicos como el petróleo (el 12 % del crudo a nivel global circula por aquí) y el gas, sino también bienes y materias primas cotidianos que mantienen en marcha el motor económico mundial.

En Yemen aseguran que con estos actos podrán presionar a Israel, ya que al frenar el tránsito por el mar Rojo hará que suban los precios y con eso asfixiarán a su economía y a la de muchos países occidentales. Estos hechos demuestran la gran vulnerabilidad de las rutas marítimas, donde un grupo, por pequeño que sea, puede perturbarlas gravemente con consecuencias gravísimas para la economía global.

Esta crisis es la interrupción más grave de la cadena de suministro de materias primas y productos de consumo desde la pandemia de COVID-19, poniendo en peligro la recuperación económica mundial. La reducción del tránsito de buques por esa región y la necesidad de buscar otra ruta alternativa para el traslado de mercancías como es a través del cabo Buena Esperanza (Sudáfrica) ha generado este retraso en la cadena de suministros, lo que conlleva una ralentización de las economías occidentales y un posible repunte de la inflación a medida que aumentan los precios del transporte y del petróleo (aunque la reacción de los mercados financieros aún ha sido menor de lo esperado). Pero también afecta a los países asiáticos que no pueden dar salida a sus productos en los plazos previstos, y a otros países como Egipto, cuyo presupuesto depende en gran parte de los ingresos que generan las tasas marítimas en el Canal de Suez (hoy con un tránsito marítimo reducido).

Ante esta situación también existen países que pueden beneficiarse de este contexto al encontrarse en coyunturas estratégicas a lo largo de la ruta marítima entre Asia y Europa, lo que las convierte en estaciones de servicio ideales como Mauricio y Madagascar (en el Índico), en cierta medida Namibia (sobre el Atlántico) y por supuesto Sudáfrica (por su ubicación y sofisticada infraestructura portuaria y logística).

La diversificación de proveedores y mercados existentes permiten crear sistemas resilientes que aseguren el flujo de recursos; aunque ante esta situación como la que se vive en el Mar Rojo resulta pertinente plantearse cómo mitigar la vulnerabilidad de algunas vías navegables y si es conveniente rediseñarlas.

Una cuestión importante aquí será la de crear un entorno que restablezca la libertad de navegación en el tramo que une el canal de Suez y el estrecho Bab el-Mandeb. La operación 'Guardián de la Prosperidad' liderada por Estados Unidos no tuvo el apoyo de todas las naciones que comercian a través de dicho canal, situación que generó desconfianzas entre quienes la ven como una coalición que apoya al estado israelí o como una vía segura a la extensión regional de la guerra en Gaza.

Lo cierto es que la batalla que se observa hoy en el Mar Rojo es una contienda geoestratégica de gran importancia. La política de disuasión estadounidense pareciera estar colapsando en el mar Rojo, lo cual implicaría un cambio en el equilibrio de poder.

Los próximos meses verán redefinirse constantemente un tablero siempre complejo y nuevamente agitado como el de Medio Oriente, donde todos los actores intentan por ahora contener un nivel de conflicto generalizado, pero da la sensación que ninguno de ellos parece estar en condiciones de administrar.

El costo total de esta crisis no es fácilmente cuantificable, pero ya asciende a miles de millones de dólares y no sólo seguirá aumentando mientras más tiempo dure el conflicto Israel-Hamás, sino que será asumido principalmente por los países en desarrollo menos preparados para manejarla, lo cual demuestra las consecuencias de una situación cada vez más sujeta a la inestabilidad del sistema internacional.

## Referencias Bibliográficas

- Abel, G. (26 de julio de 2021). El Canal de Suez. Un proyecto milenario. Historia National Geographic. [https://historia.nationalgeographic.com.es/a/canal-suez-proyecto-milenario\\_17058#google\\_vignette](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/canal-suez-proyecto-milenario_17058#google_vignette)
- Administración de Información Energética de EE. UU. (4 de agosto de 2017). Tres importantes puntos de estrangulamiento del comercio de petróleo se encuentran alrededor de la Península Arábiga. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32352>
- Agnew, J. (2002). Geopolitics: Re-visioning World Politics. Routledge.
- Aguilar, N. y Gramajo, G. (2014). La guerra de Suez y el nuevo orden mundial de influencias 1952-1958. Goliardos. Revista estudiantil de Investigaciones Históricas, (18), 8-19. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/gol/article/view/53635>
- Aguilera Raga, A. (10 de marzo de 2020). El estrecho de Bab el-Mandeb: consideraciones geopolíticas del estratégico cuello de botella. Documento de Opinión IEEE 19/2020. [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2020/DIEEE019\\_2020ANAAGU\\_BabMandeb.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEE019_2020ANAAGU_BabMandeb.pdf)
- Aláez Feal, O. (2021). La creciente importancia estratégica de la Región del Mar Rojo. Cuadernos de Pensamiento Naval, (30) Primer Semestre 2021, 139-165 <https://publicaciones.defensa.gob.es/cuadernos-de-pensamiento-naval.html>
- Alcutén, J. (10 de enero de 2024). La crisis del mar Rojo pone patas arriba el comercio mundial: "Aún no se nota en los precios, pero el consumidor lo va a pagar". 20 Minutos. <https://www.20minutos.es/noticia/5208095/0/crisis-mar-rojo-comercio-consumidor/>
- Arteaga, F. (2 de febrero de 2024). Operación Aspides: la UE despliega en el mar Rojo. Real Instituto Elcano. <https://www.realinstitutoelcano.org/comentarios/operacion-aspides-la-ue-despliega-en-el-mar-rojo/>
- Atencio, J. (1968). ¿Qué es la geopolítica? Editorial Pleamar.
- Basque Trade & Investment (7 de febrero de 2024). Situación en el Mar Rojo y perspectivas (Informe). Grupo Spri. Agencia Vasca de Desarrollo Empresarial. <https://www.spri.eus/es/internacionalizacion-comunicacion/el-conflicto-del-mar-rojo-tine-de-incertidumbre-la-economia-mundial/>
- BBC News Mundo (12 de enero de 2024a). Los riesgos militares y geopolíticos que enfrenta Occidente al atacar a los hutíes en Yemen por su campaña en el mar Rojo. <https://www.bbc.com/mundo/articulos/c4nyyge8y7no>
- BBC News Mundo (14 de enero de 2024b). Cuál es la importancia estratégica del estrecho de Mandeb, la zona en que los hutíes atacan a los barcos en el mar Rojo. <https://www.bbc.com/mundo/articulos/czv5qr1xwvx0>
- Becedas, M. (20 de diciembre de 2023). El Cabo de Buena Esperanza, la alternativa al Mar Rojo para el comercio mundial: una ruta más larga y costosa, pero más segura. *elEconomista.es*. <https://www.economista.es/transportes-turismo/noticias/12592740/12/23/el-cabo-de-buena-esperanza-la-alternativa-al-mar-rojo-para-el-comercio-mundial-una-ruta-mas-larga-y-costosa-pero-mas-segura.html>
- Becedas, M. y Nieves, V. (5 de diciembre de 2023). Los ataques a buques en el Mar Rojo avivan el fantasma de la Guerra de los Petroleros. *elEconomista.es*. <https://www.economista.es/transportes-turismo/noticias/12570933/12/23/los-ataques-a-buques-en-el-mar-rojo-avivan-el-fantasma-de-la-guerra-de-los-petroleros.html>
- Bertrand, N. (6 de marzo de 2024). Ataques de los hutíes en el mar Rojo ocasionan por primera vez muertos en la tripulación de un barco comercial, según funcionarios estadounidenses. CNN Español. <https://cnnespanol.cnn.com/2024/03/06/ataques-huties-mar-rojo-muertos-tripulacion-barco-trax/>
- Brzezinski, Z. (1988). El Juego Estratégico: La conducción de la contienda entre los Estados Unidos y la Unión Soviética. Ed. Planeta.
- Brzezinski, Z. (1998). El gran tablero mundial. La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos. Paidós.
- Callahan, M. y Britzky, H. (18 de diciembre de 2023). Estados Unidos anuncia una operación multinacional en el mar Rojo y el golfo de Adén tras los ataques hutíes al transporte marítimo. CNN Español. <https://cnnespanol.cnn.com/2023/12/18/eeuu-operacion-militar-multinacional-mar-rojo-golfo-de-aden-trax/>

- Carrera, I. (12 de junio de 2024). Los hutíes intensifican y sofistican sus ataques contra la navegación en el Mar Rojo. *El Mercantil*. <https://elmercantil.com/2024/06/17/los-huties-intensifican-y-sofistican-sus-ataques-contr-la-navegacion-en-el-mar-rojo/>
- Castillo Hidalgo, D. (24 de marzo de 2021). Suez, enlace y cuello de botella entre el Mediterráneo y el Mar Rojo. *The Conversation*. <https://theconversation.com/suez-enlace-y-cuello-de-botella-entre-el-mediterraneo-y-el-mar-rojo-157801>
- Celerier, P. (1979). *Geopolítica y geoestrategia*. Editorial Pleamar.
- Davidi, E. (2006). La crisis del canal de Suez en 1956: el fin de una época en el Medio Oriente y el comienzo de otra. *Historia Actual Online*, (10), 145-153. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2195711.pdf>
- Dazi-Héni, F. (2013). Arabia Saudí contra Irán: un equilibrio regional de poder. *Awraq*, (8), 23 - 35. <http://awraq.es/blob.aspx?idx=5&nId=98&hash=53a4fa081cf146ffa30d3c8ad5fe0076>
- elEconomista.es (12 de enero de 2024). Quiénes son los hutíes y por qué luchan en Yemen. *elEconomista.es*. <https://www.economista.es/actualidad/noticias/12621029/01/24/quienes-son-los-huties-y-por-que-luchan-en-yemen.html>
- Fernández, A. (19 de febrero de 2024). Por qué es tan peligrosa la operación naval Aspides de la UE en la que España no quiere participar. *La Razón*. [https://www.larazon.es/internacional/que-tan-peligrosa-operacion-naval-aspides-europa-que-espana-quiere-participar\\_2024021965d3339c4129260001c6d2ca.html](https://www.larazon.es/internacional/que-tan-peligrosa-operacion-naval-aspides-europa-que-espana-quiere-participar_2024021965d3339c4129260001c6d2ca.html)
- García Pesquera, D. (15 enero de 2024). La geopolítica del Mar Rojo: el epicentro de la tensión de Oriente Medio. *LISA News*. <https://www.lisanews.org/geopolitica/la-geopolitica-del-mar-rojo-el-epicentro-de-la-tension-de-orient-medio/>
- Gherghel, G. A. (5 de junio de 2023). Qué es un Choke Point? *LISA News*. <https://www.lisanews.org/geopolitica/que-es-un-choke-point/>
- Google, (s.f.). Mar Rojo. Recuperado el 6 de junio de 2024 de <https://www.google.com/maps/@21.4987927,28.7386276,4z?entry=ttu>
- Gray, C. (1991). *Geography and Grand Strategy*. *Comparative Strategy*, 10 (4), 311-329.
- Gray, C. S. y Sloan, G. (Eds.). (2000). *Geopolitics, Geography and Strategy* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315038339>
- Hernández, D. (26 de marzo de 2020). Geopolítica de Bab al Mandeb, el estrecho que separa África de Asia. *El Orden Mundial*. <https://elordenmundial.com/geopolitica-estrecho-bab-al-mandeb/>
- Hernández-Echevarría, C. (29 de enero de 2024). El mar Rojo, una autopista de riqueza con históricos problemas de seguridad. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/historia-contemporanea/20240129/9506418/mar-rojo-autopista-riqueza-historicos-problemas-seguridad.html>
- IMF-PORTWATCH (16 diciembre 2023). Disrupciones comerciales en el Mar Rojo. <https://portwatch.imf.org/pages/573013af3b6545deaeb50ed1cbaf9444>
- Infobae (30 de mayo de 2024). Los hutíes aseguran que atacaron un total de 129 barcos desde que iniciaron sus operaciones en noviembre. <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/05/30/los-huties-aseguran-que-atacaron-un-total-de-129-barcos-desde-que-iniciaron-sus-operaciones-en-noviembre/>
- Joric, C. (18 de abril de 2024). Canal de Suez: qué es y cómo funciona esta gran obra en pleno desierto. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/mas-historias/20210329/47314133755/suez-canal-pleno-desierto.html>
- Juárez, C. (19 de diciembre de 2023). Mar Rojo bajo amenaza: ¿cuál es su importancia para el comercio mundial? *The Logistic World*. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/mar-rojo-bajo-amenaza-cual-es-su-importancia-para-el-comercio-mundial/>
- Lauriat, G. (19 de abril de 2021). Puntos de estrangulamiento marítimos globales. *American Journal of Transportation*, (724), 8. <https://www.ajot.com/premium/ajot-global-maritime-choke-points>
- Lindstaedt, N. (15 de enero de 2024). Los hutíes: cuatro claves sobre la milicia yemení. *The Conversation*. <https://theconversation.com/los-huties-cuatro-claves-sobre-la-milicia-yemeni-221170>

- Martínez, S. (19 de enero de 2024). La misión naval de la UE en el mar Rojo contra los hutíes toma cuerpo. *La Opinión de Murcia*. <https://www.laopiniondemurcia.es/internacional/2024/01/19/mision-naval-ue-mar-rojo-huties-97122943.html>
- Maubert, I. (8 de enero de 2024). Análisis: así afectan los ataques en el mar Rojo a las cadenas de suministro globales. *The Logistics World*. <https://thelogisticsworld.com/comercio-internacional/analisis-asi-afectan-los-ataques-en-el-mar-rojo-a-las-cadenas-de-suministro-globales/>
- Mendigutía, M. (12 de octubre 2023). Los orígenes del conflicto palestino-israelí. *The Conversation*. <https://theconversation.com/los-origenes-del-conflicto-palestino-israeli-215284>
- Meneses, R. (6 de marzo de 2024). Quiénes son los hutíes y por qué amenazan la seguridad mundial. *El Mundo*. <https://www.elmundo.es/internacional/2024/01/12/65a134b6fc6c8380518b45c4.html>
- Padinger, G. (12 de enero de 2024). ¿Por qué hay guerra en Yemen? De la crisis humanitaria a la creciente conexión con el conflicto entre Israel y Hamas. *CNN Español*. <https://cnnespanol.cnn.com/2024/01/12/yemen-guerra-olvidada-orix/>
- Pedrozo, R. (2024). Protecting the Free Flow of Commerce from Houthi Attacks of de Arabian Peninsula. *International Law Studies*, 103, 50-70. <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol103/iss1/2/>. (consultado 12/01/2024).
- Perreau, A. (26 de diciembre de 2023). ¿Qué es lo que quiere hacer Estados Unidos en el mar Rojo y por qué se han negado tantos países? *Antena 3 Noticias*. [https://www.antena3.com/noticias/mundo/que-que-quiere-hacer-estados-unidos-mar-rojo-que-han-negado-tantos-paises\\_20231226658adf4ad7b0c30001abd5ee.html](https://www.antena3.com/noticias/mundo/que-que-quiere-hacer-estados-unidos-mar-rojo-que-han-negado-tantos-paises_20231226658adf4ad7b0c30001abd5ee.html)
- Pierucci, V. (13 de febrero de 2024). Mar Rojo. Desentrañando su geopolítica y la Importancia Estratégica. *Escenario Mundial*. <https://www.escenariomundial.com/2024/02/13/mar-rojo/>
- Pignatelli, A. (27 de marzo de 2021). La sorprendente vida de Ferdinand de Lesseps, el francés que sin ser ingeniero creó el Canal de Suez. *Infobae*. <https://www.infobae.com/sociedad/2021/03/27/la-sorprendente-vida-de-ferdinand-de-lesseps-el-frances-que-sin-ser-ingeniero-creo-el-canal-de-suez/>
- Raydan, N. (15 de abril de 2024). Los ataques hutíes y el transporte marítimo. *Política Exterior*. *Afkar/Ideas*, Revista para el diálogo entre Europa y el mediterráneo, (71), 62-65. <https://www.politicaexterior.com/wp-content/uploads/2024/04/Baja-Afkar-71-castellano-comprimido-1.pdf>
- Romero Junquera, A. y Castro Torres, J. I. (18 de enero de 2024). ¿Qué está pasando en el Mar Rojo? Causas y consecuencias de esta nueva crisis (Documento Informativo). *ieee.es* [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_informativos/2024/DIEEEI01\\_2024\\_ABEROM\\_MarRojo.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2024/DIEEEI01_2024_ABEROM_MarRojo.pdf)
- Rosales Ariza, G. (2005). *Geopolítica y Geoestrategia Liderazgo y Poder*. Ensayos (1a. ed.). Universidad Militar Nueva Granada.
- Vivas, C. y Carrión, F. (13 de enero de 2024). La guerra de los hutíes en el mar Rojo, en mapas. *El Independiente*. <https://www.elindependiente.com/internacional/2024/01/13/la-guerra-de-los-huties-en-el-mar-rojo-en-mapas/>