



## EL GOLFO DE ADÉN EN LA GEOPOLÍTICA MUNDIAL

Guillem COLOM PIELLA  
Doctor en Seguridad Internacional

### Introducción



L pasado 23 marzo, el portacontenedores panameño *Ever Given*, en su periplo desde Malasia a los Países Bajos, encalló en el canal de Suez. Aunque no era la primera vez que un buque se accidentaba durante su paso por este cuello de botella marítimo, sí fue la primera que se bloqueaba totalmente el canal. En este sentido, no es extraño que en un mundo cada vez más interconectado, económica y comercialmente, este suceso centrara la atención de la opinión pública, del sector logístico y del mundo asegurador durante los siete días que duró el incidente.

Este breve artículo no pretende analizar la importancia estratégica del canal de Suez, de la península arábiga o del golfo Pérsico, asuntos amplia-



Portacontenedores *Ever Given*. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

mente tratados en la REVISTA GENERAL DE MARINA en los últimos años, sino reflexionar sobre otro aspecto que los lectores de esta publicación conocen perfectamente pero que, coincidiendo con el incidente del *Ever Given*, pareció pasar totalmente desapercibido: el golfo de Adén.

## El golfo de Adén

Situado entre Yemen, en la costa meridional de la península arábiga, y Somalia y Yibuti, en el Cuerno de África, y conectando el océano Índico con el mar Rojo, el golfo de Adén es uno de los pasos marítimos más concurridos de todo el planeta. De hecho, es allí donde se localiza un punto de estrangulamiento (*chokepoint*) de las rutas marítimas mundiales: el más que famoso estrecho de Bab el-Mandeb. Al igual que sucede con los estrechos de Gibraltar, Bósforo, Dardanelos, Ormuz y Malaca o los canales de Suez y Panamá, este se caracteriza porque es un cuello de botella (es suficientemente estrecho como para ser cerrado), no existe ninguna ruta alternativa en caso de cierre (o las que hay implican enormes costes) y su relevancia es tal que afecta a varios Estados.

Utilizado para transportar el petróleo desde el golfo Pérsico al canal de Suez (el 11 por 100 del crudo mundial atraviesa este punto), enviar las mercancías desde Asia al norte de África o Europa (más de 20.000 buques transitan anualmente por estas aguas) o desplegar navíos de guerra desde el mar Mediterráneo al océano Índico, el golfo de Adén ha sido desde la antigüedad clásica un punto vital para el comercio internacional, un pivote fundamen-

tal para el análisis estratégico y uno de los pilares de la defensa imperial británica y de su proyección al «este de Suez».

En la entrada del golfo de Adén desde el océano Índico se halla el archipiélago de Socotra. Situado a ochenta kilómetros de la costa somalí, esta reserva de la biosfera perteneciente a Yemen y carente de infraestructuras militares relevantes se encuentra en una ubicación inigualable para divisar el tráfico marítimo que cruza el mar Rojo o que navega cerca del Cuerno de África. En este sentido, no es extraño que durante la Guerra Fría Moscú intentara sin éxito construir una base en Socotra que reemplazara a la de Bercera (Somalia), desmantelada en 1977, y complementara el puerto de Adén (Yemen); o que en la «Guerra contra el Terror» Washington propusiera desplegar allí varios drones para usarlos en acciones contraterroristas a cambio de incrementar la asistencia económica al país. Coincidiendo con el aumento de la piratería en el Cuerno de África, tanto Rusia como Estados Unidos volvieron a interesarse por Socotra para construir una pequeña base avanzada para combatir a los piratas somalíes e intentar establecer una cabeza de puente en este punto. En la actualidad, este archipiélago —con una composición étnica diferenciada del resto de Yemen y sin presencia chiita— se halla controlado por el Consejo de Transición del Sur yemení tras haber tomado el poder en 2020 y depuesto al gobernador apoyado por Arabia Saudí.

A pesar de su situación estratégica y del interés mostrado por grandes potencias para controlar el acceso al mar Rojo, la navegación por el mar de Arabia o el tráfico naval en el Cuerno de África, a fecha de hoy Socotra no dispone de infraestructuras capaces de albergar y sostener grandes buques o aviones. Relativamente aislado de la espiral de violencia que parece volver a asolar Yemen tras la ofensiva de Ansar Allah para consolidar el control de los hutíes de la región de Marib, y con una presencia militar testimonial, el archipiélago está aprovechando sus recursos naturales para desarrollar una incipiente industria turística en detrimento de otros proyectos de carácter militar. Sin embargo, no puede descartarse que la situación en Yemen pudiera motivar que Socotra fuera empleada como base desde la que lanzar ataques limitados sobre tierra firme o realizar alguna acción contra el tráfico marítimo en su tránsito hacia el mar Rojo.

En el otro extremo del golfo de Adén, entre Yemen, Yibuti y Eritrea, separando el continente asiático del africano y conectando el mar Rojo con el de Arabia, se halla el estrecho de Bab el-Mandeb. Con menos de 30 kilómetros en su punto más estrecho —lo que limita el tráfico marítimo a dos canales de poco más de tres kilómetros de ancho—, la «Puerta de las Lágrimas» es uno de los dos cuellos de botella —junto con el golfo de Suez, que comunica el canal construido por Ferdinand de Lesseps en el siglo XIX con el mar Rojo— que existen entre el Mediterráneo y el Índico.

Aunque el grueso de las miradas se centra sobre un eventual cierre del estrecho de Ormuz —que separa el golfo Pérsico del océano Índico y donde



Golfo de Adén. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

se concentra el tráfico de petróleo mundial— por parte de Irán en el marco de una estrategia Anti-Acceso/Denegación de Área (A2/AD) (1) o la degradación del tráfico marítimo en el marco de una zona gris, no puede olvidarse que el cierre del Bab el-Mandeb también podría tener funestos efectos sobre la economía mundial.

Al aislar el golfo Pérsico, impedir a cualquier buque cruzar el canal de Suez o inutilizar el oleoducto Suez-Mediterráneo (que discurre por Egipto

---

(1) Simplificando, quizás en exceso, podríamos interpretar que China ha desarrollado una burbuja aeronaval simétrica para garantizar su influencia en la primera cadena de islas, Rusia ha combinado una burbuja aérea con misiles balísticos de corto alcance para degradar tanto la libertad de movimientos como amenazar desde los países Bálticos a Polonia y la región del mar Negro, o que Irán está desarrollando una burbuja aeronaval asimétrica adaptada a las capacidades del país y a las características del golfo Pérsico, aunque la realidad es mucho más compleja. Las mal llamadas «burbujas A2/AD» tienen algunos asuntos en común, pero la lógica, estrategia, doctrina y medios pueden ser muy diferentes. Esto es más que evidente en la mal llamada A2/AD rusa, relacionada con los complejos de reconocimiento y ataque (*Razvedyvatel no-Udarnyy Kompleks-RUK*).

entre Ain Sukhna, en el mar Rojo, hasta Sidi Kerir, en el Mar Mediterráneo) alternativo al canal de Suez, los flujos globales —especialmente los que comunican Europa y el norte de África con Asia— de transporte de hidrocarburos y mercancías se verían afectados al tenerse que desviar de su ruta y bordear todo el continente africano, con el coste económico y temporal que ello implicaría. En consecuencia, no puede descartarse que un gobierno o un actor no estatal intente realizar algún acto hostil —tanto directo como de manera indirecta o encubierta— contra Bab el-Mandeb para cerrar el tráfico del canal de Suez. En otras palabras, no podría desecharse que en los próximos años se produjera una zona gris física, lógica y psicológica en este punto geográfico.

Entre ambos puntos discurre el golfo de Adén, a cuyas orillas se encuentran cuatro grandes puertos comerciales —Berbera y Bosaso (Somalia), Yibuti (2) y Adén—, siendo este último el más importante. Conocido por ser uno de los mayores puertos naturales del planeta y recordado por haber sido el escenario del atentado sobre el destructor estadounidense USS *Cole* en el 2000, el puerto de Adén es un punto vital en las rutas que discurren hacia el canal de Suez.



Daños en el USS *Cole* tras el atentado. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

---

(2) Recuérdese que este pequeño país también se ha convertido en un *hub* militar de muchos países, incluyendo la primera gran base militar china fuera de sus fronteras.

Sus dimensiones e instalaciones lo convierten en una parada casi obligada para el tráfico entre el Índico y Mediterráneo; su muelle de carga y su depósito de contenedores lo han posicionado como la principal base logística de la región; su planta de refinamiento y de carga de hidrocarburos lo consolida como un importante puerto petrolero, y por sus muelles circula el grueso de los bienes e importaciones del país, convirtiéndolo en un punto vital para la depauperada economía yemení. De hecho, no es extraño que Adén ostente la capitalidad económica del país y que históricamente cualquier actor con ambiciones sobre Yemen intente controlar esta ciudad, tal y como sucedió con la expansión colonial británica, durante la Guerra Civil de 1994 o, más recientemente, cuando la marcha de las milicias de Ansar Allah sobre Adén motivó una escalada militar y forzó la intervención militar saudí.

Aunque esta ciudad es estratégicamente vital para garantizar la estabilidad del golfo de Adén y del conjunto del país, es necesario tener en cuenta otro conjunto de factores que podría alterar el frágil balance estratégico en la región y comprometer la seguridad de toda la península arábiga. En efecto, con una población de 26 millones de personas, una de las tasas de crecimiento más elevadas del planeta (el 63 por 100 tiene menos de 24 años), una compleja división étnica (65 por 100 sunitas y 35 por 100 chiitas) y un futuro poco esperanzador (con una tasa de desempleo del 35 por 100, el 45 por 100 de la población vive por debajo del umbral de la pobreza, una economía agraria y basada en el tráfico de estupefacientes y graves problemas de abastecimiento), Yemen se halla ante un difícil escenario. Si a todo ello se le añaden las divisiones políticas, el extremismo religioso (Al Qaeda de la península arábiga estableció su base allí después de que Riad la expulsara militarmente del país), las luchas entre sunitas y chiitas, los movimientos migratorios hacia países más ricos —como Arabia Saudí u Omán— o la Guerra Civil que todavía asola el país, la situación arroja poco optimismo y sus potenciales efectos sobre la región podrían ser funestos.

En este sentido, no parece extraño que tanto Irán (en apoyo a los hutíes de Ansar Allah), Arabia Saudí (liderando una coalición de países árabes) como, más recientemente, Turquía (buscando incrementar su presencia e influencia en la región) sigan con atención —a pesar del agotamiento tras casi siete años de guerra— los últimos pasos dados en Yemen. Aunque la ofensiva sobre Marib es, quizás, el último intento de los hutíes para consolidar un nuevo *statu quo* posterior al conflicto y con unas fronteras relativamente similares a las del antiguo Yemen del Norte, nunca puede descartarse el escenario más indeseado: una hipotética situación en la que Ansar Allah tomara el control del sur del país y, con ello, del puerto de Adén. Es harto improbable, pero ello podría permitir a Irán utilizar este puerto para posicionarse en la retaguardia saudí e incluso proceder a una invasión terrestre para controlar los campos petrolíferos del país o desplegar fuerzas aéreas y navales en Yemen para proyectar su poder en el golfo de Adén y el canal de Suez. E incluso hacer una



Estrecho de Ormuz. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

pinza sobre toda la península arábiga gracias a su control de los estrechos de Ormuz en el golfo Pérsico y Bab el-Mandeb en Adén, que podrían ser también utilizados para cerrar el flujo de hidrocarburos de la región.

Además de sus efectos inmediatos, este escenario también condicionaría las dinámicas geopolíticas globales, porque Estados Unidos, tradicional aliado de Arabia Saudí —aunque aún en el arranque de la Administración Biden, hay que esperar a ver cómo se reconfiguran los ofrecimientos y contrapartidas vinculadas con los Acuerdos de Abraham y los reconocimientos de Israel—, vería reducida su presencia e influencia regional en detrimento de Rusia, que gracias a sus alianzas con Irán —y quizás con una Turquía cada vez menos fiable— cumpliría su sueño de tener un pivote en la entrada del océano Índico.

Por otro lado, aunque la intervención saudí en apoyo al régimen de Al-Hadi pretendía revertir este escenario para mantener el *statu quo* en la región y evitar cualquier hipotética amenaza sobre el puerto clave de Jeddah en el mar Rojo, no debe olvidarse que Riad siempre ha considerado el puerto de Adén y la estabilidad de Yemen como dos elementos imprescindibles para su seguridad. En este sentido, no parece extraño que Arabia Saudí tradicionalmente haya intentado anexionarse el país o haya apoyado la división de Yemen en varios Estados para ejercer un influjo directo sobre sus decisiones políticas.

## Conclusiones

Gracias a su situación geográfica —entre el océano Índico y el mar Mediterráneo, a las puertas del canal de Suez, abrazando el Cuerno de África y en la retaguardia de la península arábiga—, el golfo de Adén es una de las zonas de paso más importantes del planeta. No solo es vital para el comercio internacional, el transporte de hidrocarburos o el normal funcionamiento del canal de Suez, sino que también es fundamental para la libertad de navegación entre el mar de Arabia y el Rojo, el acceso a algunos de los principales oleoductos y estaciones de bombeo de petróleo de la región, la seguridad de Yemen y Arabia Saudí o la estabilidad de las «petromonarquías» del golfo Pérsico. De hecho, el valor del golfo de Adén es tal que cualquier alteración en su *statu quo* podría perturbar los frágiles equilibrios estratégicos en Oriente Medio y que se hallan en plena efervescencia tras los Acuerdos de Abraham del pasado año. En todo caso, cualquier transformación, por pequeña que sea, puede provocar una espiral de cambios geopolíticos de consecuencias y efectos desconocidos. No olvidemos que el orden internacional liberal que hemos conocido está en decadencia y que vamos hacia un nuevo marco global más inestable y potencialmente peligroso, marcado por una creciente competición entre potencias.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Ana (2020): «The Bab el-Mandeb strait: Geopolitical considerations of the strategic chokepoint», *Documento de Opinión del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, n.º 19/2020, en [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2020/DIEEEO19\\_2020AN\\_AAGU\\_BabMandeb\\_ENG.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO19_2020AN_AAGU_BabMandeb_ENG.pdf).
- AL-YADOOOMI, Hussain (1991): *The Strategic Importance of the Bab Al-Mandab Strait*, Carlisle Barracks: US Army War College.
- BAQUÉS, Josep (2017): «Hacia una definición del concepto “Gray Zone” (GZ)», *Documento de Investigación del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, n.º 2/2017, en [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_investig/2017/DIEEEOINV02-2017\\_Concepto\\_GaryZone\\_JosepBaques.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2017/DIEEEOINV02-2017_Concepto_GaryZone_JosepBaques.pdf).
- CONTE DE LOS RÍOS, Augusto (2019): «Irán y el Chokepoint Charlie», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, vol. 277 núm. 5, pp. 955-970.
- (2020): «Irán y la Jeune École», *Ejércitos*, en <https://www.revistaejercitos.com/2020/04/23/iran-y-la-jeune-ecole/>.
- DOCKX, Pieter-Jan (2018, 21 de mayo): «Blocking the Bab el-Mandeb Strait would be a strategic disaster for the Houthis», *Middle East Monitor*, en <https://www.middleeastmonitor.com/20180521-blocking-the-bab-el-mandeb-strait-would-be-a-strategic-disaster-for-the-houthis/>.
- ECHEVERRÍA, Carlos (2010): «El estrecho de Bab el-Mandeb como escenario potencial de desestabilización ante el creciente activismo terrorista en Yemen y Somalia», *Documento de Opinión del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, n.º 11/2010, en [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2010/DIEEEO11-2010Somalia\\_Yemen.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2010/DIEEEO11-2010Somalia_Yemen.pdf).



- (2020): «Las prioridades estratégicas de Irán», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, vol. 279, n.º 5, pp. 925-934.
- GRESH, Geoffrey (2018): «Chokepoints of the Western Indian Ocean, China's Maritime Silk Route, and the Future of Regional Security», en Geoffrey GRESH (ed.): *Eurasia's Maritime Rise and Global Security: From the Indian Ocean to Pacific Asia and the Arctic* Londres: Palgrave MacMillan, pp. 31-48.
- GUERRERO, Alberto (2021): «La marina del cuerpo de Guardias Revolucionarios Islámicos y la guerra naval asimétrica», *Documento de Opinión del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, n.º 13/2021, en [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2021/DIEEO13\\_2021\\_ALBGUE\\_MarinaIran.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2021/DIEEO13_2021_ALBGUE_MarinaIran.pdf).
- JORDÁN, Javier (2018): «Estrategias de Irán en la zona gris del conflicto: su dimensión marítima», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, vol. 275 núm. 4, pp. 723-741.
- KINGSLEY, Patrick; BERGMAN, Ronen; FASSIHI, Farnaz, y SCHMITT, Eric (2021, 26 de marzo): «Israel's Shadow War With Iran Moves Out to Sea», *The New York Times*, en <https://www.nytimes.com/2021/03/26/world/middleeast/israel-iran-shadow-war.html>.
- PÉREZ TRIANA, Jesús (2011): «Irán y la guerra naval asimétrica», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, vol. 261 núm. 1, pp. 87-95.
- PULIDO, Guillermo (2020): «La evolución de la estrategia y la fuerza de misiles de Irán: de la guerra de ciudades a la zona gris», *Ejércitos*, en <https://www.revistaejercitos.com/2020/05/01/la-evolucion-de-la-estrategia-y-la-fuerza-de-misiles-de-iran>
- REUTERS, (2020, 21 de junio): «Yemeni separatists seize island of Socotra from Saudi-backed government», *The Guardian*, en <https://www.revistaejercitos.com/2020/05/01/la-evolucion-de-la-estrategia-y-la-fuerza-de-misiles-de-iran/>.
- RODRÍGUEZ CHIRINO, Clara, y COLOM PIELLA, Guillem (2017): «La geopolítica de las bases militares (V)», *Documento de investigación del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, n.º 14/2017 [en línea] [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_investig/2017/DIEE-EINV14-2017\\_Geopolitica\\_BasesMilitares-V\\_RguezChirino-GuillemColom.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2017/DIEE-EINV14-2017_Geopolitica_BasesMilitares-V_RguezChirino-GuillemColom.pdf).
- WEITZ, Rockford (2018): «Strategic Maritime Chokepoints: Perspectives from the Global Shipping and Port Sectors». En Geoffrey GRESH (ed.): *Eurasia's Maritime Rise and Global Security: From the Indian Ocean to Pacific Asia and the Arctic* Londres: Palgrave MacMillan, pp. 17-29.

El patrullero *Infanta Elena* en las inmediaciones del puerto de Cartagena realizando adiestramiento individual, abril de 2021.  
(Foto: María José Gil Fernández)

