

Importancia Geopolítica del Estrecho de Gibraltar

Juan López Díaz
Coronel (IM) (Retirado)

Resumen

El Estrecho de Gibraltar es uno de los puntos geoestratégicos más importantes del mundo, al conectar el Atlántico y el Mediterráneo y concentrar más del 10% del comercio marítimo global. Su singularidad radica en la ausencia de rutas alternativas, por lo que cualquier interrupción tendría graves consecuencias económicas y energéticas. Además de su relevancia para el transporte de mercancías, petróleo y datos mediante cables submarinos, es un espacio clave para la seguridad, la inmigración, el narcotráfico y las relaciones de España con Marruecos y Reino Unido. El texto defiende reforzar su vigilancia, defensa y coordinación institucional.

PALABRAS CLAVE: ESTRECHO DE GIBRALTAR, GEOPOLÍTICA, COMERCIO MARÍTIMO, CHOKEPOINT, SEGURIDAD, ENERGÍA, DEFENSA.

GENERALIDADES

El Estrecho de Gibraltar, (35°58'26" N - 5°30'58" O) es un paso marítimo de 58 km de longitud entre España y Marruecos, que conecta el Océano Atlántico con el Mar Mediterráneo. En su punto más angosto, tiene 13 km, Punta Marroquí (España) y Punta Cires (Marruecos) y el más ancho tiene 44 km. Su profundidad media es de 300 m y máxima de 980 m, en la zona más angosta del Estrecho (Entre Guadalmezi- España y Punta Cires-Marruecos). Tiene una fuerte corriente superficial (de Oeste a Este) y una contracorriente profunda que crean una navegación compleja. A diferencia de Malaca (con los estrechos alternativos de Sunda y Lombok) o Suez (ruta de El Cabo), Gibraltar no tiene una ruta alternativa. De él dependen 512 millones de personas en 22 naciones mediterráneas para el comercio marítimo, con un PIB combinado de 3,5 billones de dólares. Cuando los volúmenes de Gibraltar disminuyen, el comercio en la región mediterránea se contrae inmediatamente, a diferencia de otros puntos de estrangulamiento donde rutas alternativas retrasan las señales.



Fig. 1 Estrecho de Gibraltar y Mar de Alboran.¹

¹ <https://www.flickr.com/photos/nasa2explore/9364207155/>

TRÁSITO DE BUQUES

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), por el Estrecho transitan 300 buques al día, uno cada 4,8 minutos (110.000 al año, incluyendo ferris), transportando más del 10 % del comercio marítimo mundial, 3,3 millones de barriles de petróleo al día y el 100 % del tráfico mediterráneo-atlántico, valorado en 1,1 billones de dólares, y constituye la única puerta de entrada marítima occidental al Mediterráneo.

Por clases de buques al año navegan: 54.000 mercantes, 148 al día sin contar los ferris. De estos navegan 28.000 al año (rutas Algeciras-Ceuta-Tánger), Petroleros, 16.000 al año (30% del tráfico mercante), portacontenedores, 19.000 al año (35% del tráfico mercante). Todo ello crea **el punto de congestión con mayor densidad de buques por kilómetro del planeta**, lo que permite el seguimiento de la congestión minuto a minuto mediante AIS² para los operadores que pronostican los volúmenes de los puertos del Mediterráneo y las operaciones de las refinerías europeas.

PARTICULARIDAD CRÍTICA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Gibraltar comparte con los estrechos turcos la distinción de ser un punto de estrangulamiento marítimo impenetrable: no existe ninguna ruta alternativa marítima, a diferencia de otros *choke points*:

Malaca: Sunda/ Lombok (+7 días, 100% viable)

Suez: Cabo de Buena Esperanza (+10/15 días, económicamente viable para muchos tipos de carga)

Panamá: Estrecho de Magallanes/Cabo de Hornos (+8/12 días, viable para quienes no tienen prisa)

Gibraltar: SIN alternativas. El Mediterráneo quedaría sin salida al mar si se cerrara. Además, Gibraltar tiene una doble función: puerta de entrada al Mediterráneo y correlación con el Canal de Suez.

Como puerta de entrada desde Levante y Poniente, recibe el petróleo de Oriente Medio, productos manufacturados asiáticos, materias primas del Atlántico y permite moverse y salir exportaciones europeas, productos del N. de África, mercados atlánticos/globales, y Comercio intra-mediterráneo, incluido el Norte-Sur. Como segunda función añadida el Estrecho de Gibraltar es el Indicador de correlación del Canal de Suez ya que el tráfico en Gibraltar guarda una correlación inversa con las interrupciones en el Canal de Suez.

RIESGOS GEOPOLÍTICOS Y PERTURBACIONES METEOROLÓGICAS

Las tensiones políticas en el Estrecho rara vez escalan hasta provocar interrupciones significativas en el transporte marítimo. Un enfrentamiento militar entre España y UK (probabilidad anual inferior al 0,1 %) cerraría el Estrecho. Por otro lado, la probabilidad anual de un conflicto con Marruecos oscila entre el 1 y el 2%.

Respecto a los vientos del Levante (5-10 al año, de marzo a julio) suspenden el tránsito por Gibraltar durante 24-72 horas, retrasando entre 30 y 60 buques y creando brechas en el suministro de crudo a las refinerías del Mediterráneo.

² Automatic Identification System

La Niebla densa (visibilidad inferior a 500 m) es menos frecuente, se da 10-15 días al año, normalmente de noviembre a febrero, y se despeja en un plazo de 6 a 12 horas (menos tiempo que en caso de fuertes vientos).

La situación de Gibraltar como destino sin alternativas crea escenarios de cierre catastróficos (con una probabilidad inferior al 1% anua) diferentes a otros *choke points*: un cierre de Gibraltar de 7 días dejaría sin salida al mar 3,5 billones de dólares del PIB y dispararían los precios regionales de las materias primas entre un 20% y un 40%. Una semana sin acceso a las refinerías del Mediterráneo, crearía déficits de crudo de 23 millones de barriles, disparando los precios regionales del diésel entre un 15 % y un 25 % en una semana. Las interrupciones en el Canal de Suez reducen el tráfico con destino al Mediterráneo y con origen en el Mediterráneo a través de Gibraltar, pero aumentan las rutas puramente atlánticas que no utilizan el Mediterráneo como ruta de tránsito. Los ataques de los hutíes en el Mar Rojo entre 2023 y 2024 desviaron entre el 60 % y el 70 % del tráfico de contenedores entre Europa y Asia y redujo el tráfico de contenedores hacia el Este a través de Gibraltar en un 15 % /20 %, al tiempo que aumentó ligeramente el volumen de tráfico hacia el oeste a través del Atlántico³.

EL ESTRECHO Y SU IMPORTANCIA EN LA POLÍTICA EXTERIOR ESPAÑOLA

El Estrecho es sin duda uno de los lugares más importantes del planeta, visto desde múltiples puntos de vista: comercial, estratégico, de seguridad, o migratorio. Para España es una zona vital, por estas razones y otras vinculadas a las relaciones históricas y de vecindad forzada, por lo que se hace necesaria la estabilidad en la ribera sur del Estrecho.

El Estrecho concentra temas clave de la política exterior española con un elevado número de temas abiertos y controvertidos con Marruecos y Reino Unido: Gibraltar, Ceuta y Melilla y la cuestión del Sahara.

Las fronteras contestadas tienen consecuencias sobre los límites marítimos y la navegación en el Estrecho; y nos referimos también a las islas y peñones en la costa africana, y más allá, a la cuestión de las aguas y espacio aéreo del Sahara y del propio conflicto del Sahara.

Todos estos temas de gran potencial conflictivo están localizados o relacionados con esta zona vital para España.

En la práctica España ha venido dando tratamientos separados y sin conexión a cada uno de los temas. No parece haber una posición estratégica de Estado sobre el área del Estrecho que articule las diferentes cuestiones reconociendo las interacciones de cada decisión de política exterior. Los sucesivos Gobiernos han dado orientaciones diferentes según su color político.

Estamos ante controversias, reclamaciones y relaciones muy volubles y sometidas a imprevistos de la realidad internacional, lo que directa o indirectamente puede afectar a las otras cuestiones conflictivas de la zona. Por otro lado, desde el 2000, el narcotráfico en el Estrecho ha pasado de un contrabando local de hachís a convertirse en una red transnacional muy violenta y evolucionado hacia formas sofisticadas, diversificándose hacia la importación masiva de cocaína. El área del Estrecho, Marruecos, Ceuta y Melilla, se han convertido desde 2001 en un lugar de necesaria atención, a efectos de inmigración, cooperación en materia de seguridad antiterrorista y redes de tráfico de personas. Y desde el 2021, también se ha utilizado

³ *Strait of Gibraltar: Mediterranean Gateway & Europe-Asia Trade Chokepoint Guide*, Ballas Markets

como instrumento de presión política que ha afectado a los intereses de España, con su punto culminante, en la “violación y ataque a la integridad territorial⁴” de julio de 2026.⁵

Resulta paradójico la falta de interés de España a la singular condición de ser la única nación que puede ubicar en su espacio de soberanía las puertas de entrada y salida del Atlántico al Mediterráneo. La ubicación de Ceuta y Melilla les otorga un gran valor estratégico con relación al Estrecho y el control por parte de España del tráfico que procede de o hacia el Estrecho. La cercanía de Melilla a Argelia, tradicional aliado de Rusia, hace más relevante la necesidad de la vigilancia de esa ruta, algo vital en esta nueva guerra fría⁶.

EL ESTRECHO COMO PASO DE ENERGÍA, COMUNICACIONES Y DATOS.

Bajo las aguas del Estrecho existe una doble conexión eléctrica submarina inadvertida, pero de gran importancia, que permiten intercambiar electricidad entre ambas orillas con una capacidad conjunta de 1.400 Mw y destinada también a contribuir a la estabilidad de los dos sistemas eléctricos⁷. La energía procedente de España puede llegar a cubrir entre el 8%/15% de la demanda eléctrica marroquí, dependencia que asciende al 25% cuando se incluye el gas utilizado por sus centrales de ciclo combinado, ya que el 100% del gas que Marruecos recibe del exterior se regasifica en territorio español⁸.

Respecto a cables de comunicaciones submarinos (Fig. 3) están los siguientes:

1. Sistema Medusa, conecta 12 naciones de Portugal a Egipto. Sale de Zahara de los Atunes.
2. FLAG Europa-Asia (Fiberoptic Link Around the Globe), conecta Reino Unido con Japón. Sale de Estepona.
3. Puerta de Entrada Europa-India, 15.000 km entre Bombay (India) y Bude (Reino Unido), prestando servicio a 10 naciones. Anclaje en Gibraltar.
4. Atlas Offshore, 1.634 km entre Asilah (Marruecos) y Marsella (Francia). No tiene anclajes en España y su propietario es Maroc Telecom.
5. Dos Continentes I y II. 95 km, une Ceuta (Playas Benítez y de la Ribera) con la Península (Tarifa y La Línea). La propietaria es GTD España.
6. Est-Tet es propiedad de Maroc Telecom y Telxius. 113 km de Tetuán a Estepona.
- 7 y 8 son los cables de Roquetas de Mar-Melilla (CAM), de 181 km, y Almería-Melilla (ALME), 198 km. Son propiedad de Telefónica. (Fig.2).

⁴ Presidente del Gobierno de España 31 de julio de 2026, <https://cdn.iwplayer.com/previews/v80xmsWe>.

⁵ *Política exterior española en el Área del Estrecho. Gibraltar, Ceuta y Melilla, Marruecos*, Alejandro del Valle Gálvez, en *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz 2018*. (pp.389-460), Thomson-Reuters-Aranzadi, 2019; *Reforzamiento y ampliación del espigón del Tarajal*, Marta Vara González, Armas y Cuerpos, nº 159

⁶ *La posición estratégica de las dos ciudades. la posición estratégica actual*, GD. J.C Domingo Guerra, Transfretana, nº11, 2026

⁷ *Los cables que unen España y Marruecos bajo el Estrecho: 1.400 MW y un intercambio eléctrico que bate récords*, Ana González, Rubén García Perea, Área Campo de Gibraltar, 18-08-2026

⁸ *La dependencia energética de Marruecos: el 25% de su electricidad y el 100% de su gas proceden de España*, Laura Ojea, El Español, 18-08-2026

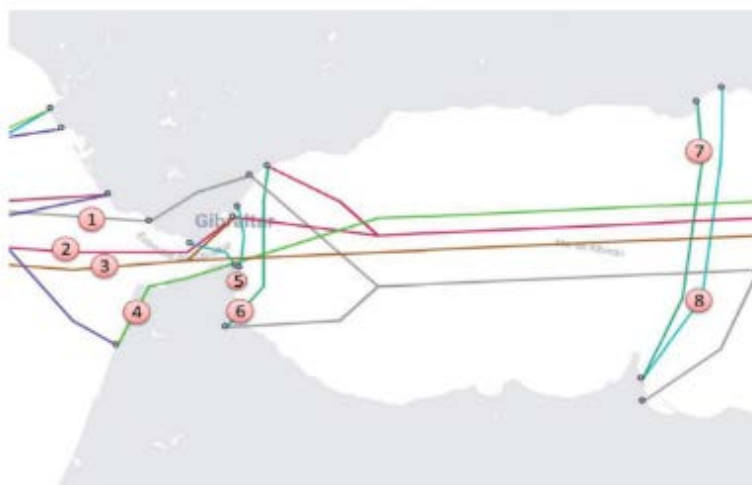


Fig. 2. Cables submarinos en el Estrecho de Gibraltar. Fuente: Telegeography.

El incierto proyecto del túnel del Estrecho, está previsto que una Punta Paloma y Punta Malabata, cerca de Tánger, el gran competidor de los puertos españoles. Si no se logra una desviación submarina o en superficie a Ceuta, aunque tuviera que ser costeado solo por España, el futuro de la ciudad sería poco halagüeño.

Por último, y a la vista de la situación y negociaciones en Ormuz, se podría contemplar la posibilidad de que algún día se cobrara un peaje por el cruce del Estrecho que beneficiara a Ceuta y Melilla⁹.



Fig. 3. Trazado del Túnel del Estrecho: Fuente: Europa Sur; Departamento de infografía

LOS PROBLEMAS DE LAS FRONTERAS DIFUSAS

Las aguas jurisdiccionales españolas al este de Gibraltar se han convertido en la zona de “*waiting for orders*” de “La Roca”, pese a que el mar territorial no es una “zona de espera” si el destino no es un puerto nacional y nunca si es extranjero; el mar territorial se usa para salir, recalar a puerto y para la figura de paso inocente, no para beneficios comerciales de terceros países. Esto se ha tornado en una práctica habitual conocida e

⁹ La posición estratégica de las dos ciudades. la posición estratégica actual, GD. J.C Domingo Guerra, Transfretana, nº11, 2026

informada por la Armada, pero sobre la que no parece se estén tomando acciones¹⁰. Cuando los buques "no caben" en las supuestas aguas de Gibraltar, que no existen¹¹, estos se quedan a la espera en las aguas de soberanía española al Este del Peñón¹². El enclave ha ampliado su superficie un 15%, incorporando cerca de un millón de metros cuadrados inexistentes cuando se firmó el Tratado de Utrecht en 1713. La superficie ha pasado de 5,8 kilómetros cuadrados hasta algo más de 6,7 en la actualidad. El incremento se ha producido mediante rellenos artificiales que han creado suelo urbanizable, infraestructuras y áreas portuarias donde antes solo había agua. Lo incomprensible de este asunto es que en su mayoría el material del relleno proviene de la Península, sin que las autoridades españolas hayan objetado nada¹³.

LA FLOTA FANTASMA RUSA EN LAS PROXIMIDADES DE CEUTA

Hasta la invasión de Ucrania, Moscú enviaba el crudo directamente a las refinerías europeas con pequeños petroleros, pero el Kremlin comenzó a utilizar las costas de Ceuta como base para las transferencias de barco a barco; el llamado "bunkering". Los petroleros de pequeño tamaño (Aframaxes), que transportan alrededor de 700.000 barriles, esperan hasta que llegan los, *Very Large Crude Carrier* (VLCC), se abarloan y transfieren la carga. Se necesitan hasta tres de esas operaciones para cargar un VLCC (2 millones de barriles). Posteriormente, el VLCC inicia su viaje hacia Asia, bordeando África. Moscú de momento parece respetar, las leyes internacionales y los petroleros permanecen a 12 nm de la costa, aunque a veces se acercan a las aguas territoriales. Hay que señalar que la mayoría de los petroleros que recalán están obsoletos, algunos son veteranos que han transportado crudo iraní y venezolano. La propiedad es en parte rusa y china, su cobertura de seguro es opaca y el riesgo de un vertido es alto¹⁴.

LA NECESIDAD DE POTENCIAR LA DEFENSA DEL ESTRECHO Y DE UN MANDO ÚNICO

La distribución de competencias española es compleja y sobre el Estrecho operan numerosos organismos del Estado y de distintas administraciones, tanto locales, regionales, estatales e internacionales. En el ámbito marítimo, además de la Armada, los siguientes organismos tienen competencias en el área del Estrecho:

- Guardia Civil (Servicio Marítimo-SEMAR): Vigila el mar territorial, ejerce funciones de policía fiscal y judicial y opera, entre otras competencias, contra el tráfico de drogas y la inmigración irregular. Controla la red de radares, cámaras térmicas y sensores fijos y móviles del Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE), que detecta el tráfico ilegal de embarcaciones a lo largo de la costa gaditana y el Estrecho.
- Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR): Dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, coordina la seguridad de la navegación, el control del Dispositivo de Separación

¹⁰ Las unidades bajo el mando del Mando de Operaciones Marítimo controlan los buques que fondean en esas aguas, y transmite la información a DIGENPOL para su remisión al MAEC.

¹¹ España no reconoce derechos marítimos ligados al "Peñón de Gibraltar"

¹² Fuente: RMA&Tzana, Video on X; 17-08-26

¹³ *Gibraltar ha ampliado su territorio un 15% tras cinco décadas de ganar terreno al mar*, Enrique Morales, The Objective, 27-02-2026

¹⁴ *Por qué España no puede evitar que la 'flota fantasma' de Rusia realice los peligrosos trasvases de petróleo frente a Ceuta*, El Economista, 09-02-2023

de Tráfico (DST) de Tarifa y las labores de rescate humano en la mar, en este ámbito están también las Capitanías Marítimas.

- Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera perteneciente al Ministerio de Hacienda, combate el contrabando, el fraude fiscal y el blanqueo de capitales con patrulleras y medios aéreos dedicados al ámbito marítimo.

A estos organismos, hay que sumar la delegación de competencias a las autonomías¹⁵ que hace que una acción del Estado unificada sea aún más compleja.

Las acciones para mejorar esa coordinación deberían incluir, potenciar el uso de la herramienta ENCOMAR¹⁶ del COVAM, para aumentar los sensores que mandan información a los centros de coordinación o estación de Vigilancia del Estrecho (EVIEST) de Ceuta o Tarifa, de forma que un buque de la Armada que transita u opera por el Estrecho, o una de las múltiples aeronaves de las Fuerzas Armadas que vuelan regularmente sobre el mar de Alborán, o una aeronave de Vigilancia Aduanera, Guardia Civil o FRONTEX, o algunos de los cientos de mercantes que pasan al día, incluidos ferris, agilicen la transmisión de información relevante (contrabando, inmigración, SOLAS...) a un único centro común que las integre, algo que ya se aplica en los escenarios del Golfo de Adén, Cuerno de África y Península Arábiga, y en la *Operación Atalanta*¹⁷.

Ante la diversidad de medios de diferente naturaleza y dependencia, es necesaria una gran coordinación, y en la mar, ya que, a diferencia de otros ámbitos de la Administración, en el marítimo no hay designada una agencia u organismo para liderar esa coordinación de medios sobre la mar.

CONCLUSIONES

El nuevo orden mundial ha devuelto la importancia de siempre a los *choke points*, esto nos obliga a poner la mirada en el Estrecho, en sus dos orillas, teniendo muy presente además las acciones híbridas de Marruecos para poner en entredicho nuestra posición estratégica privilegiada, mediante un relato que busca atraer a otros actores internacionales como EEUU e Israel en detrimento de nuestros intereses.

Se hace necesario dar mucha más importancia y aumentar los medios de control y defensa del Estrecho de Gibraltar. La tendencia actual de las fuerzas terrestres a imponer su dominio sobre el ámbito marítimo mediante estrategias A2AD representa una evolución significativa en la naturaleza de la guerra y altera la dinámica de los conflictos, por lo que se deben de considerar estos medios; tanto los propios como los del adversario, y bajo una autoridad única que debiera descansar en la Armada, disponer una arquitectura nacional e internacional, que consolide el liderazgo y responsabilidad de España en garantizar el control y libre tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

¹⁵ En el caso del País Vasco, desde el 1 de octubre ostenta las competencias de Salvamento marítimo en aguas territoriales e interiores.

¹⁶ [ENCOMAR- Entorno Colaborativo Marítimo de la Armada](#): Portal web gestionado por el COVAM (Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima). El COVAM es el instrumento del que se vale la Fuerza de Acción Marítima (FAM) para fusionar y analizar la información que recibe de un elevado número de fuentes, obteniendo una imagen precisa de todo lo que sucede en los espacios marítimos de interés nacional. Esto es lo que se conoce como "Conocimiento del Entorno Marítimo" (CEM).

¹⁷ *Un oficial plantea que la Armada tiene capacidad para cortar el narcotráfico en el Estrecho*, Aurelio Ruiz Enebral, ECD, 16-03-2025