



LA DIMENSIÓN NAVAL DE LA GUERRA DE GAZA

Carlos ECHEVERRÍA JESÚS
Profesor de Relaciones Internacionales de la UNED

Introducción



A quinta guerra entre Israel y el Movimiento de Resistencia Islámica palestino (más conocido por su acrónimo de Hamás), que estalló el pasado 7 de octubre con un ataque complejo y masivo perpetrado por el grupo terrorista, ha obligado a contemplar una dimensión marítima de la misma que no se había manifestado en ninguna de las cuatro anteriores. Tiempo después del inicio del conflicto, la implicación de los hutíes yemeníes de Ansar Allah —uno de los múltiples actores interpuestos que utiliza la República Islámica de Irán en la región—, con el lanzamiento de drones armados y diversas categorías de misiles a la ciudad portuaria israelí de Eilat y a otros objetivos en la mar y en tierra, llevó la guerra mucho más lejos que en ocasiones anteriores, con particular impacto

en el mar Rojo, en el estratégico estrecho de Bab el-Mandeb e incluso en el golfo de Adén.

Arranque de la proyección de la guerra en el medio marino

El telón de fondo de la dimensión aquí analizada fue el ataque liderado por Hamás, que implicó también a otros grupos terroristas —Yihad Islámica Palestina, Frente Popular para la Liberación de Palestina (FPLP) y Frente Democrático para la Liberación de Palestina (FDLP)—, en lo que pomposamente bautizaron como Operación Diluvio de Al-Aqsa, a la que Israel, cogido por sorpresa, hubo de responder con la Operación Espadas de Hierro, que movilizó a cientos de miles de reservistas, declarando formalmente el estado de guerra, algo que no hacía desde 1973, cuando en el marco de la guerra del Yom Kippur reaccionó ante otra ofensiva sorpresa que ha llevado ahora a muchos a establecer paralelismos entre el arranque de uno y otro conflicto.

El escenario de la guerra actual es, como lo fue en las cuatro anteriores (2008, 2012, 2014 y 2021), la Franja de Gaza, un territorio reducido que en su dimensión marítima destaca ante todo por carecer de puertos de aguas profundas y con una costa que es una sucesión ininterrumpida de playas. La Franja lleva sometida a bloqueo por parte de Israel desde que en 2007 Hamás se hiciera con el control de dicho territorio, evacuado por Israel tan sólo dos años antes.

Analizar los aspectos navales y marítimos de esta guerra nos lleva a señalar, en primer término, que desde principios de noviembre unidades de la Marina israelí han estado apoyando desde la mar a las tropas terrestres implicadas en acciones importantes, como fueron ya en esas fechas el asedio y posterior ocupación de Gaza capital, y antes y después de ese momento han seguido contribuyendo, con la Fuerza Aérea, al esfuerzo bélico para erradicar a Hamás y a otros actores terroristas de la Franja. Además, la Marina ha tenido que actuar en esta guerra aún no terminada protegiendo el territorio de Israel de los ataques de actores varios y realizando una protección avanzada en escenarios más alejados, como son el mar Rojo, el golfo de Adén y las aguas del Índico noroccidental.

El punto de inflexión del redimensionamiento del frente marítimo de la guerra se produjo en noviembre, cuando los hutíes de Yemen —chiíes zaidíes aliados de Irán que tienen bajo su control más de 400 kilómetros del litoral yemení— amenazaron a todas las embarcaciones que se dirigieran a Israel o que tuvieran alguna relación con el país, dando comienzo a una ofensiva que ha generado la creación de dos herramientas multinacionales navales y que, como la liderada por Hamás en tierra, no han hecho más que aumentar la inestabilidad en la región (1).

(1) GAN PAMPOLS, Francisco: «En rumbo de colisión», *20minutos.es*, 19 de marzo de 2024.

Esta amenaza de los hutíes debe relacionarse con la creciente implicación de Irán en el conflicto, alimentando con ello el riesgo de escalada, y llevó a que varias compañías navieras decidieran cambiar la ruta comercial entre Asia y Europa doblando el cabo de Buena Esperanza, con lo que más del 30 por 100 del tráfico mundial de contenedores se vio alterado, encareciéndose los precios y produciendo importantes daños económicos a varios países, en particular a Egipto (2).

El agravamiento de la situación

Con el lanzamiento de los ataques hutíes desde finales de noviembre contra objetivos terrestres y marítimos de Israel, así como contra intereses amenazados en aguas del mar Rojo y del golfo de Adén, la dimensión marítima del conflicto empezó a hacerse cada vez más evidente, y con ella la necesidad de darle respuesta no sólo por parte de Israel, sino también por otros Estados (3).

Israel lleva años haciendo frente a la creciente amenaza en la región, tanto de Irán como de sus aliados hutíes. Así, fuerzas de operaciones especiales israelíes habrían sido las responsables —de acuerdo con fuentes de la Marina estadounidense— de la ofensiva lanzada contra el carguero iraní *Saviz* en abril de 2021, fondeado durante largo tiempo frente a la costa yemení, según Irán ocupado en labores de lucha contra la piratería y según Israel y también Estados Unidos en actividades de inteligencia y de apoyo logístico a los hutíes de Ansar Allah (4).

Las autoridades israelíes estaban en máxima alerta en la zona tras los ataques al mercante israelí *Helios Ray* en junio de 2019 en el golfo de Omán, que Israel atribuyó a Irán, y tras comprobar en septiembre de ese mismo año cómo los hutíes se convertían en una amenaza cada vez más preocupante cuando lanzaron misiles sobre la planta petrolífera saudí de Abqaiq; en enero de 2022, sus drones alcanzarían objetivos incluso en Abu Dabi (5).

Ya en el contexto de la guerra actual, los ataques hutíes lanzados desde febrero con misiles balísticos contra Eilat, ciudad portuaria en el golfo de Aqaba y donde se sitúan los cinco kilómetros de costa israelí en el mar Rojo, han

(2) «Cae un 50 por 100 los ingresos del canal de Suez por la creciente tensión en el mar Rojo», *escenariomundial.com*, 28 de abril de 2024.

(3) «La crisis del mar Rojo pone patas arriba el comercio mundial», *20minutos.es*, 14 de enero de 2024.

(4) «Irán. Atacado un buque de inteligencia en el mar Rojo». REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 280, mayo de 2021, p. 795.

(5) CONTE DE LOS RÍOS, Augusto: «Irán y el Chokepoint Charlie». REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo 277, diciembre de 2019, p. 960; ECHEVERRÍA JESÚS, Carlos: «Desafíos geopolíticos en el Mediterráneo oriental», *ibidem*, tomo 285, noviembre de 2023, p. 799.



INS *Oz*, segunda corbeta clase *Sa'ar 6* de la Marina israelí.
(Fuente: www.galaxiamilitar.es)

obligado a Israel a desplegar la versión naval de su escudo protector Cúpula de Hierro (*Iron Dome*), uno de los más avanzados del mundo y que tiene instalado en sus corbetas clase *Sa'ar 6*, que entraron en servicio en noviembre de 2022, inicialmente previstas para proteger en aguas del Mediterráneo oriental las explotaciones de gas natural del campo de Leviatán y del gasoducto East Mediterranean Gas (EMG), que conecta Ashkelon y El Arish. Hasta ese momento, Israel no se había visto obligado a utilizar dichas capacidades (6).

Las *Sa'ar 6* son la sexta generación de corbetas lanzamisiles israelíes. Fabricadas en los astilleros ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) en la localidad alemana de Kiel, las cuatro que posee la Marina israelí — *Oz*, *Independence*, *Victory* y *Magen*, esta última entregada en mayo de 2019— son fruto de un contrato de adquisición firmado en mayo de 2015 con Alemania, que no sólo suministra a la flota de superficie israelí, sino también a la submarina (7).

Por ello, Israel debe aplicarse en términos defensivos ante el incremento de las ofensivas hutíes y la perduración de la amenaza iraní, que no sólo realiza

(6) TEJEDOR, Alberto: «Israel usa por primera vez la versión naval de la Cúpula de Hierro instalada en una corbeta», *larazon.es*, 9 de abril de 2024.

(7) «Israel. Botadura de una nueva corbeta», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, tomo 277, julio de 2019, p. 163; «Israel. Construcción de tres submarinos clase Dolphin II», *ibidem*, tomo 276, marzo de 2019, p. 359.

ataques en el mar Arábigo, sino que sigue aportando a sus aliados inteligencia y apoyo logístico (8).

El 18 de marzo un proyectil alcanzaba una zona no poblada del norte de Eilat sin provocar víctimas (9).

El 1 y el 8 de abril, la ciudad era de nuevo atacada, primeramente por un dron lanzado por milicias proiraníes desde Irak y después por hutíes desde territorio yemení (10).

Irán no sólo aporta abundantes instrumentos de combate idóneos para sus aliados (misiles y drones, incluyendo drones suicidas, lanchas teledirigidas con explosivos, etc.), sino que también va haciéndose presente en la región con acciones directas, perceptibles antes y después del ataque de 14 de abril contra Israel y en el despliegue de una fragata en el mar Rojo (11).

Irán anunció represalias tras sufrir el 1 de abril una ofensiva aérea israelí contra su Consulado en Damasco, en el que murieron varios altos mandos de la Guardia Revolucionaria, los Sepah-Pasdarán, incluyendo dos generales, que se materializaron el 14 del mismo mes con un ataque directo contra Israel, el primero que se produce en la historia. Israel se vio obligado a desplegar todos sus medios y recibió apoyo de Estados Unidos, Reino Unido y Jordania (12).

Tras este suceso, los hutíes intensificaron sus acciones contra objetivos tanto blandos, barcos mercantes, como duros, pues a finales de abril atacaban con drones a dos destructores estadounidenses en el mar Rojo (13).

La dinamización de las ofensivas hutíes desde el pasado otoño ha llevado a la creación de dos herramientas navales multinacionales operativas en el mar Rojo y el golfo de Adén. Estados Unidos anunció el 19 de diciembre, a través de su secretario de Defensa Lloyd Austin, el lanzamiento de la Operación Guardián de la Prosperidad, comandada por las Fuerzas Marítimas Combinadas, y dentro de ellas por la Task Force 153, que opera en el mar Rojo, el estrecho de Bab el-Mandeb y el golfo de Adén (14).

(8) «Un buque iraní presuntamente vinculado con los ataques de los hutíes en el mar Rojo vuelve a puerto en Irán», *europapress.es*, 18 de abril de 2024.

(9) «Cae un “objetivo aéreo sospechoso” procedente del mar Rojo en Eilat, en el sur de Israel», *europapress.es*, 18 de marzo de 2024.

(10) «Un dron de milicias iraquíes proiraníes impacta contra un edificio en la ciudad israelí de Eilat», *europapress.es*, 1 de abril de 2024.

(11) «Irán. Potenciación de la Marina con cien embarcaciones», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, tomo 286, enero-febrero de 2024, pp. 173-174.

(12) «Al menos seis muertos en un bombardeo con misiles contra el Consulado iraní en Damasco», *larazon.es*, 1 de abril de 2024.

(13) «Los hutíes reclaman ataques contra dos destructores de EE. UU. y dos buques comerciales», *elperiodico.com*, 30 de abril de 2024.

(14) «Estados Unidos insiste a España para que reconsidere su negativa y participe en la operación en el mar Rojo», *20minutos.es*, 9 de enero de 2024.



(Fuente: www.wikipedia.org)

El 19 de febrero el Consejo de Ministros de la Unión Europea aprobaba la Operación Aspides, misión naval en el mar Rojo para proteger a los buques mercantes, en la que cuatro Estados miembros —Alemania, Francia, Grecia e Italia— aportaban una fragata cada uno, completándose dicho despliegue con un avión de vigilancia marítima. Grecia asumía el mando de la misión acogiendo su cuartel general, cuyo mandato es proteger a los buques mercantes de ataques con misiles y drones, aunque sin realizar operaciones cinéticas en territorio yemení

contra capacidades hutíes, algo que sí se ha venido produciendo por parte de Estados Unidos y del Reino Unido en el marco de la Operación Guardián de la Prosperidad (15). A 19 de marzo, los ataques hutíes habían hundido cinco barcos y dañado un número indeterminado de cables submarinos, objetivo este último de vital importancia, ya que por el subsuelo marino de la región pasan el 80 por 100 de las conexiones de internet entre Europa y Asia. En este contexto, los hutíes calificaban con arrogancia el repliegue de la fragata alemana *Hessen* a mediados de abril —por considerar Alemania que había cumplido su misión— como una «retirada debida al desgaste que el grupo le habría provocado» (16).

Otras dimensiones híbridas del conflicto

El medio marino, que ya fue utilizado por Hamás en su complejo ataque del 7 de octubre para infiltrar terroristas en suelo israelí, está siendo también el escenario de la Operación Espadas de Hierro para golpear posiciones de Hamás desde unidades navales y defender a Israel de los ataques de Irán y de sus actores interpuestos.

(15) «La UE prevé aprobar hoy la misión en el mar Rojo», *20minutos.es*, 19 de febrero de 2024.

(16) «Los hutíes presumen de que la fragata alemana replegada del mar Rojo estaba “en constante estado de alerta”», *europapress.es*, 23 de abril de 2024.

La proliferación de actores no estatales y de estrategias híbridas en esta nueva guerra que libra Israel, unidas a las características del conflicto en lo que a la dimensión humanitaria respecta, hacen necesario destacar algunas dinámicas con efectos en el medio marino. En primer lugar, mencionar los intentos externos de ejercer presión sobre Israel por actores no estatales, como los dramáticos sucesos que tuvieron lugar en mayo de 2010 contra la bautizada como Flotilla de la Libertad. Impulsada desde Turquía, consistió en el primer envío, previamente anunciado en términos de presión psicológica, de un gran ferri, el MV *Mavi Marmara*, con 750 personas a bordo, que con la excusa de hacer llegar ayuda humanitaria a la población de la Franja pretendía romper el bloqueo establecido por Israel desde tres años antes. El intento acabó trágicamente, con una decena de activistas muertos y otra de militares israelíes heridos. Ahora, catorce años después, el mismo actor que alimentó entonces la iniciativa, Fehmi Bülent Yildirim, presidente de Humanitarian Relief Foundation (IHH), una ONG próxima a los Hermanos Musulmanes —vinculados con el gobierno de Turquía— e ilegalizada por Israel en 2008, trató de zarpar sin éxito del puerto turco de Tuzla, próximo a Estambul, en abril de este año (17).

La prohibición israelí del acceso de la nueva Flotilla de la Libertad, potencial herramienta híbrida como lo fuera su predecesora en 2010, no cierra definitivamente el asunto, pues el conflicto perdura, así como la voluntad de los actores implicados en dejar abierta tal posibilidad (18).

El drama humanitario que está generando esta guerra alimenta otro tipo de iniciativas de la mano de actores no estatales, pero también estatales, para hacer llegar ayuda a la Franja por vía marítima. Entre ellas, hay una que sí está implementándose desde el puerto chipriota de Lárnaca, situado a 210 millas náuticas de Gaza. La inauguró el *Open Arms*, conocido por sus actividades de apoyo a inmigrantes irregulares en aguas del Mediterráneo occidental y central (19). Este barco, con quince tripulantes a bordo, comenzó a mediados de marzo la implementación de la denominada Operación Amalthea, creada en diciembre y anunciada por la presidenta de la Comisión Europea Ursula von der Leyen el mismo mes, al contar con el apoyo de la Unión Europea, Estados Unidos y con el visto bueno de Israel (20).

Desde Lárnaca partieron también en marzo cinco barcos estadounidenses para alimentar el corredor de ayuda humanitaria, y ello mientras el presidente Joe Biden revelaba la construcción de un puerto temporal con ayuda de

(17) «Flotilla with humanitarian aid can lead to catastrophe». *The Jerusalem Post*, 21 de abril de 2024, en www.jpost.com/article798056/.

(18) «La Flotilla de la Libertad suspende su misión temporalmente debido a las presiones de Israel», *publico.es*, 27 de abril de 2024.

(19) «El *Open Arms* inaugura el corredor humanitario por mar hacia Gaza», *20minutos.es*, 13 de marzo de 2024.

(20) «El *Open Arms* regresa a Chipre tras la primera misión de ayuda a Gaza por vía marítima», *20minutos.es*, 18 de marzo de 2024.



USNS *Benavidez*. (Foto: www.wikipedia.org)

ingenieros militares estadounidenses, que se inició a finales de abril, participando en la misión el USNS *Benavidez*, que contó con la protección de las Fuerzas de Defensa de Israel (FDI), según anunció el general Pat Ryder en el Pentágono el 26 del mismo mes. Tal iniciativa deberá permitir que, entrado mayo, el esfuerzo de los militares estadounidenses —que en ningún caso se desplegarán en Gaza— canalice la ayuda a través de una plataforma marina desde la que buques más pequeños la hagan llegar a un muelle artificial, también en construcción (21).

Tanto los esfuerzos humanitarios lanzados desde el puerto de Lárnaca como la iniciativa de Estados Unidos de construcción de capacidades temporales en la costa de Gaza son rechazadas por Hamás, cuya prioridad, pensando siempre en términos de conflicto, es que Israel reabra los pasos terrestres (22). También círculos opuestos a la guerra y otros marcadamente antiisraelíes alimentan sospechas de que tales esfuerzos —y en particular el logístico estadounidense, que cuenta con la participación de una empresa privada, la compañía Fogbow, que desde 2022 lleva ayuda humanitaria a entornos complejos— no harían sino beneficiar a Israel, permitiéndole continuar su campaña militar (23).

(21) NAVARRO, Antonio: «EE. UU. comienza a construir un muelle para acelerar la entrega de ayuda a Gaza», *larazon.es*, 26 de abril de 2024.

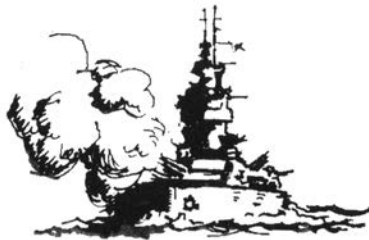
(22) «Hamás y las ONG desinflan el impacto de la vía marítima», *20minutos.es*, 14 de marzo de 2024.

(23) BORGER, Julián: «¿Una cortina de humo para invadir Rafah? El muelle flotante que EE. UU. construye en Gaza puede ayudar a Israel», *eldiario.es*, 25 de abril de 2024.

Conclusiones

Arrancando con una visión geopolítica de toda la región, destacaremos que Irán está actuando no solamente con el objetivo principal de dañar todo lo posible a Israel, sino también tratando de cortar de raíz su acercamiento a Arabia Saudí, por un lado, y por otro obstaculizando iniciativas como los Acuerdos de Abraham —que vinculan a Marruecos, Baréin y Emiratos Árabes Unidos con Israel— o el corredor económico diseñado en 2023 para conectar India con Europa a través de la península arábiga e Israel, conocido como el India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), algo que a China también le interesa neutralizar.

Como Irán se mueve con comodidad en la zona gris utilizando diversas herramientas híbridas, a Israel le toca hacer frente tanto a situaciones como la sobrevenida con el ataque complejo de Hamás y de otros grupos terroristas el 7 de octubre como a las de otros actores interpuestos de Irán —desde los hutíes y el Hezbolá libanés, los más activos y desestabilizadores, hasta las numerosas milicias proiraníes de Irak—, lo que le lleva a tener que estar atento además al medio marino, en el que ha empezado a utilizar la versión naval de la Cúpula de Hierro que, aunque en su diseño más general ha cumplido una década de existencia y ya fue incorporada a sus barcos en noviembre de 2022 para proteger sus explotaciones marinas de gas en el Mediterráneo oriental, ahora ha tenido que ser probada en el contexto de un frente abierto y también complejo que, arrancando en Gaza, no hace sino ampliarse e intensificarse en los últimos meses.



El *Isaac Peral* (S-81) en la dársena del Arsenal de Cartagena, noviembre de 2023. (Foto: José Damián González Martínez)

