



## ESTRATEGIA MARÍTIMA ALIADA: ALGUNOS APUNTES

Gonzalo VÁZQUEZ ORBAICETA  
Investigador colaborador con el Centro de Pensamiento  
Naval de la Escuela de Guerra Naval (EGN)

### Introducción



URANTE las últimas tres décadas, la relativa estabilidad internacional en el mar que siguió a la caída de la Unión Soviética ha ido progresivamente deteriorándose a medida que distintas amenazas han ido creciendo en importancia e influyendo en las misiones de las principales marinas de guerra de la OTAN. De forma paralela, durante el mismo período de tiempo, las capacidades navales para la guerra naval de alta intensidad de las marinas de guerra aliadas han ido atrofiándose ante la evidente ausencia de conflictos armados a mayor escala, a la vez que las flotas han visto reducirse sus tamaños considerablemente, en la mayor

parte de los casos muy por debajo de los niveles óptimos para hacer frente a los desafíos existentes en estos momentos.

Éstos y otros aspectos relacionados con el poder naval de la Alianza Atlántica están estrechamente relacionados con la estrategia marítima, instrumento indispensable para ordenar y orientar la correcta aplicación de las capacidades marítimas y navales con el objetivo de garantizar la estabilidad en el mar y disuadir potenciales amenazas. En la actualidad, la OTAN cuenta con una *Estrategia Marítima Aliada* (en adelante *AMS*, *Allied Maritime Strategy*) publicada en 2011, derivada del *Concepto Estratégico* de 2010. Ésta, sin embargo, no ha sido actualizada en el último *Concepto Estratégico* de 2022.

Por ello, frente al notable deterioro del entorno estratégico, la Alianza necesita actualizar una *AMS* que ha quedado prácticamente obsoleta frente a la nueva realidad marítima internacional. El presente artículo describe brevemente la evolución del entorno estratégico en el mar durante las últimas tres décadas y la *AMS* actualmente vigente, terminando con algunas propuestas sobre su necesaria actualización y adaptación a la situación actual.

### **Evolución del entorno estratégico (1990-2024)**

El final de la Guerra Fría y la desaparición de la amenaza soviética en el mar produjeron un cambio radical en el entorno estratégico del espacio euroatlántico. La Alianza se encontró frente a un giro de rumbo al que seguiría un período de grandes transformaciones en lo relativo a las fuerzas navales de sus miembros. Uno de los rasgos más significativos de dicha transformación fue la disminución del énfasis en las capacidades para la guerra de alta intensidad (guerra antisubmarina, antiaérea, etc.) en favor de un creciente interés por la capacidad para «prevenir o influir en las crisis que estallaran lejos [de sus aguas]», como bien indicaba la *Revisión Estratégica de la Defensa* del Reino Unido en 1998 (1).

Estados Unidos sostuvo la presencia global que había construido para hacer frente a la Marina soviética, particularmente en Oriente Medio y Asia Oriental, conservando así su estatus como la única marina capaz de mantener una presencia global permanente. Otras, como la de Francia, Reino Unido, Italia y España, comenzaron a expandir sus horizontes para proyectar poder en litorales más alejados de sus territorios, otorgando así una renovada importancia a las capacidades anfibas. En el caso de España, un ejemplo de este cambio de orientación se encuentra en la *Revisión Estratégica de la Defensa*, publicada en el año 2003, que en su «Criterio Básico número 13» establece: «Las Fuerzas Navales, manteniendo su capacidad de control de

---

(1) UK Ministry of Defense (1998): *Strategic Defence Review*, en <https://fissilematerials.org/library/mod98.pdf>



Fragata *Álvaro de Bazán* (F-101) durante el relevo de la SNMG-2 Ocean Shield.  
(Foto: [www.mde.es](http://www.mde.es))

los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, deben estar orientadas hacia las operaciones en teatros litorales lejanos, con especial énfasis en la proyección del poder naval sobre tierra» (2). Paralelamente, las capacidades navales de la mayor parte de ellas fueron disminuyendo de forma progresiva como consecuencia de las reducciones de inversión en defensa derivadas de los aclamados dividendos de la paz. Como señala el analista austríaco Jeremy Stöhs:

«... las capacidades navales tradicionales para hacer frente a rivales de un estatus similar se han atrofiado severamente durante el último cuarto de siglo desde que terminara la Guerra Fría. La escasez de plataformas, así como la falta de adiestramiento y ejercicios orientados a misiones específicas, han sido las principales causas de esta peligrosa evolución, que encuentra su origen en una ceguera estratégica, una miopía política, y las subsiguientes medidas fiscales marcadamente austeras» (3).

---

(2) Ministerio de Defensa (2003): *Revisión Estratégica de la Defensa*, p. 117, en <https://www.defensa.gob.es/Galerias/defensadocs/revision-estrategica.pdf>

(3) STÖHS, J. (2018): «Into the Abyss?: European Naval Power in the Post-Cold War Era», *Naval War College Review*, vol. 71; n.º 3, p. 22, en <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5123&context=nwc-review>

A lo largo de la primera década del nuevo siglo, marcada por los atentados del 11 de septiembre de 2001, fueron surgiendo nuevas amenazas en el Mediterráneo y el Índico. Además del terrorismo, las consecuencias del desmoronamiento de varios gobiernos o la creciente inestabilidad en el norte de África se tradujeron en nuevas amenazas en el mar, siendo la mayoría menos demandantes en lo relativo a la necesidad de emplear medios militares para hacerles frente. Es el caso de amenazas como la piratería o el tráfico ilícito de drogas y personas. Contra la piratería, que tiene uno de sus focos más importantes en la región de la costa de Somalia, la OTAN ha llevado a cabo desde entonces tres operaciones sucesivas en la región en cooperación con otros actores como la Unión Europea (4).

Desde la invasión de Crimea en el año 2014, los esfuerzos e inversiones de Moscú para reforzar sus capacidades militares han sido muy notables, incluyendo el restablecimiento de la defensa de bastión empleada durante la Guerra Fría por su marina de guerra en el flanco norte. La actividad submarina de Rusia ha alcanzado en estos últimos años niveles que no se veían desde hace décadas, y ha coincidido, además, con un descenso de las mismas capacidades en el caso de la Alianza. Así, «durante la década actual veremos más submarinos rusos capaces de llevar más misiles de crucero. La correspondiente capacidad en el caso de la OTAN se verá restringida» (5). Además, el mar Negro se ha visto afectado por un conflicto cuyas consecuencias lo sitúan «entre los desafíos de seguridad más importantes que enfrenta la comunidad euroatlántica en sus relaciones con Rusia» (6).

Paralelamente, con el crecimiento tan significativo de las capacidades marítimas y navales de China en la última década, la Marina estadounidense se ha visto obligada a dedicar más atención y recursos a la región del Indo-Pacífico, en cooperación con aliados regionales como Filipinas, Corea del Sur o Japón (7).

Esta decisión, aunque comprensible, vendrá en detrimento de su presencia en la zona euroatlántica, otorgando una mayor relevancia a las contribuciones que las demás marinas europeas pueden hacer a título individual —dentro de sus áreas de responsabilidad, pero en beneficio de los intereses comunes—

---

(4) En orden cronológico: *Operation Allied Provider* (octubre-diciembre 2008), *Operation Allied Protector* (marzo-agosto 2009) y *Operation Ocean Shield* (agosto 2009-diciembre 2015).

(5) SUTTON, HI 2021: «Russia Increasing Submarine Cruise Missile Capacity as US Navy Decreases Its Own», *RUSI*, 19 Agosto, <https://rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/russia-increasing-submarine-cruise-missile-capacity-us-navy-decreases-its-own>

(6) CONTE DE LOS RÍOS, A. (2023): «El dominio ruso del mar Negro a la sombra del conflicto de Ucrania», *bie3: Boletín IEEE*, n.º 29, pp. 595-614.

(7) VÁZQUEZ ORBAICETA, Gonzalo (2023): «Encuentros Peligrosos: Los Soldaditos Azules y las Tácticas Navales Híbridas de China», *Boletín IEEE*, n.º 32, 2023, pp. 746-749.

para afrontar las amenazas y desafíos en cada región. En el caso de España, ello podría traducirse en un renovado énfasis en el casi olvidado «eje Baleares-Estrecho-Canarias», sobre el cual se basó mayoritariamente la estrategia marítima nacional durante finales de los años setenta y los ochenta (Triana, 2023).

Además, desde octubre de 2023 los hutíes han lanzado repetidos ataques contra las rutas marítimas comerciales que atraviesan el estrecho de Bab el-Mandeb y el mar Rojo. Yemen, situado frente a una de las regiones marítimas más relevantes del mundo comercialmente (la ruta que conecta el Índico y el Mediterráneo a través del mar Rojo), constituye una plataforma perfecta para lanzar estos ataques, que han incluido misiles balísticos y de crucero antibuque, drones aéreos (UAV) y de superficie (USV) no tripulados y el secuestro de varios mercantes (*Romero Junquera y Castro-Torres, 2024*). La crisis, que continúa afectando en gran medida al comercio marítimo a fecha de marzo de 2024, ha puesto de manifiesto la dependencia económica global del comercio marítimo, de las rutas marítimas comerciales (*sea lines of communication* o SLOC) y los puntos de estrangulamiento del comercio (*chokepoints*).

### ***Estrategia Marítima Aliada (2011)***

Dos décadas después del final de la Guerra Fría se publica la AMS, ligada al Concepto Estratégico de 2010. Ésta constituye el primer documento oficial de la Alianza publicado bajo dicho nombre, aunque en ocasiones se suele considerar a la *Estrategia Marítima* estadounidense de la década de los ochenta como una influencia para la estrategia marítima y naval durante la Guerra Fría (8).

El documento, muy breve, describe principalmente un entorno marítimo caracterizado por la cooperación, tal y como se subraya ya en sus primeras líneas: «... el entorno marítimo se presta bien al fortalecimiento del compromiso con la seguridad cooperativa» (9). En él se señalan cuatro pilares fundamentales para la actividad marítima aliada, que son a su vez vías de empleo de las capacidades conjuntas: la disuasión y la defensa colectiva, la gestión de crisis, la seguridad cooperativa (centrada en los acuerdos y en el diálogo) y la seguridad marítima (10).

---

(8) HATTENDORF, J. D., & SWARTZ, P. M. (2018): «US Naval Strategy in the 1980s», *US Naval War College Press*, Newport Papers, n.º 33.

(9) NATO (2011): *Alliance Maritime Strategy*, en [https://www.nato.int/cps/en/natohq/official\\_texts\\_75615.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm)

(10) Ídem.

La *Estrategia* elabora una descripción breve del entorno marítimo en aquel momento, en el que, como decimos, la cooperación y la globalización son rasgos primordiales. Subrayando la necesidad de proteger la libertad de navegación, el comercio marítimo, las infraestructuras críticas submarinas y otras cuestiones relacionadas con los recursos marinos, la *AMS* reconoce también que los océanos son cada vez más accesibles a actividades ilícitas, como el crimen organizado, el tráfico de drogas y personas o la piratería (que precisamente en ese momento se encontraba en máximos históricos) (11).

Pese a su gran aporte en el momento de su publicación y a estar pensada para mantener su vigencia en el tiempo, la *AMS* lleva años necesitada de una actualización urgente. Prueba de ello es la falta de referencias a China o a Rusia, que no aparecen en ningún momento en el documento, y que el *Concepto Estratégico* de 2022 describe como «la amenaza más significativa y directa para la seguridad de los aliados y para la paz y la estabilidad en el espacio euroatlántico» (12), a la vez que sitúa a China como un desafío para los intereses y valores comunes, debido a la falta de transparencia que caracterizan su estrategia e intenciones y su empleo de operaciones híbridas maliciosas (13). Ambos países, además, han dedicado grandes esfuerzos a fortalecer sus capacidades navales y marítimas en los últimos años, haciendo aún más necesaria una estrategia que permita gestionar éstos y otros desafíos asociados.



Fragata *Victoria* (F-82) durante su despliegue en la Operación Atalanta.  
(Foto: EUNAVFOR)

---

(11) Ídem.

(12) NATO, 2022, 3.

(13) NATO (2022): *2022 Strategic Concept*, p. 5, en [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_210907.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_210907.htm)

La AMS de 2011 supuso un elemento importante para alinear las ideas principales del *Concepto Estratégico* de 2010 con la postura marítima conjunta, pero sus aportaciones no tardaron en quedar mayoritariamente obsoletas. El documento tiene un tono y un enfoque marcadamente distintos a los de su predecesora norteamericana de los años ochenta, principalmente porque responden a contextos estratégicos totalmente diferentes. Mientras que la de 2011 está mayoritariamente orientada a la seguridad marítima y a la cooperación, la de los años ochenta se centra mucho más en una estrategia naval orientada a la disuasión.

Pese a que el documento fue de gran valor a nivel político-estratégico, desde la invasión de Crimea en 2014 la Alianza ha visto el surgimiento de nuevas amenazas en el mar, entre las que destaca la vulnerabilidad de las infraestructuras críticas submarinas frente a tácticas híbridas, o las diversas amenazas a la libertad de navegación en el mar Rojo y el océano Índico. La crisis comercial actual, a la que se podría sumar un repunte en la incidencia de la piratería somalí, ha vuelto a recordar la dependencia de la economía global de las rutas marítimas y los puntos de estrangulamiento (*chokepoints*) por los que transitan las mismas.

El rápido deterioro que ha experimentado el entorno marítimo durante las últimas dos décadas —descrito en el epígrafe tercero de este trabajo— se suma al carácter eminentemente marítimo que los conflictos han adquirido y al contexto actual de confrontación entre grandes potencias. Todo ello hace imperante la necesidad de una nueva estrategia que devuelva un mayor protagonismo a las marinas de guerra como elemento central de la disuasión y la protección de las principales rutas marítimas comerciales.

## **Sobre la necesidad de una Nueva Estrategia Marítima Aliada**

En un artículo de esta REVISTA publicado allá por el 2010, el entonces capitán de fragata y hoy almirante Gonzalo Sanz hacía hincapié en la importancia del proceso de revisión que había llevado a cabo la Alianza «para recuperar una visión marítima de la seguridad que la Alianza había perdido, o que al menos había quedado oculta por las operaciones en Irak y Afganistán» (14). Trece años después, y tras la evolución tan significativa que ha experimentado el entorno estratégico —tal y como hemos descrito anteriormente—, podemos afirmar que la Alianza está necesitada de una nueva visión en su postura marítima.

---

(14) SANZ ALISEDO, G. (2010): «La Estrategia Marítima Aliada: nuevas tendencias», REVISTA GENERAL DE MARINA, t. 259, agosto-septiembre, p. 273.

Como subraya el profesor británico Alessio Patalano, «... en un siglo marítimo, debemos empezar a pensar en las marinas de guerra como un seguro definitivo para la seguridad nacional. Como cualquier seguro, requieren inversiones regulares frente a riesgos que son improbables, pero potencialmente graves» (15). Esta realidad hace que la necesidad de una nueva estrategia que guíe las capacidades y la acción marítima de los países de la Alianza Atlántica sea imperiosa. Sin embargo, para afrontar la elaboración, definir de forma clara la relación entre los modos, los medios y los fines (*ways, means and ends*) resultará una tarea primordial (16).

Respecto a los fines, la estrategia debe orientarse principalmente por la línea que marca el *Concepto Estratégico* aprobado en la cumbre de Madrid en 2022, así como por el documento de la estrategia militar NATO: *Ready for the Future. Adapting the Alliance (2018-2019)*. Con ellos, la estrategia debe reorientarse hacia un contexto de confrontación entre grandes potencias, como es el actual. De lo contrario, la Alianza corre el riesgo de caer en una «impotencia marítima» con consecuencias más graves para sus miembros, de las que costaría mucho más tiempo recuperarse.

Un aspecto clave que convendrá precisar es si la postura marítima de la Alianza debe permanecer centrada en la región euroatlántica o si se busca una posición de carácter global que pase a incorporar también el Indo-Pacífico como un área de interés (17). La segunda opción respondería al aumento de la presencia estadounidense en la región para hacer frente al crecimiento de China, que ya hemos mencionado, pero resulta difícil creer que los 32 miembros (en especial aquéllos con marinas de capacidades más limitadas) tengan interés en ello. Tampoco se deben perder de vista las tareas relacionadas con la seguridad marítima, sobre todo en lo que respecta a la lucha contra la piratería y la protección de las infraestructuras críticas submarinas, que seguirán siendo de máxima importancia para los intereses conjuntos. Sin embargo, éstas no pueden suponer el componente principal de la agenda, ya que no son las misiones para las que son construidas y mantenidas (18).

En cuanto a los modos, una nueva estrategia marítima debe inclinarse una vez más hacia el desarrollo de capacidades navales para la guerra de alta intensidad, buscando también el fortalecimiento de las capacidades

---

(15) PATALANO, A. (2024): «The New Age of Naval Power», *The Times*, 5 de marzo, en <https://time.com/6836406/naval-power-us-china-russia/>

(16) ALÁEZ, O. (2023): «Vicisitudes de una Nueva Estrategia Marítima de la OTAN», *Cuadernos de Pensamiento Naval*, n.º 36, pp. 107-132.

(17) SANZ ALISEDO (2010): *op. cit.*

(18) BRUNS, S. (2021): «Together... From the Sea: Contemporary Allied Maritime Strategy», en PAWLAK, J., y PETERS, J. (eds.): *From the North Atlantic to the South China Sea: Allied Maritime Strategy in the 21.<sup>st</sup> Century*, p. 16. Nomos: Baden-Baden.



Fragata *Almirante Juan de Borbón* (F-102) entrando por la ría de Ferrol después de su despliegue en la Operación Brilliant Shield. (Foto: Armada)

conjuntas y la interoperabilidad entre sus marinas de guerra. Para favorecer un mayor grado de interoperabilidad, la integración de buques aliados en los despliegues estadounidenses o la reevaluación del papel de las agrupaciones navales permanentes podrían dar resultados positivos a corto plazo (19).

Otro desafío importante que también se debería abordar sería una definición más nítida de un reparto de tareas con la UE a fin de evitar duplicidades innecesarias de sus esfuerzos en el mar. Tal y como está demostrando la crisis del mar Rojo, la UE aún carece de la capacidad de ser el proveedor de seguridad marítima que aspira a ser. Por lo tanto, lo lógico es que se centre en operaciones relacionadas con la vigilancia marítima y la lucha contra la piratería y el tráfico ilegal (como ya viene haciendo desde hace años).

Por otro lado, como instrumento complementario a la estrategia, sería también interesante valorar la elaboración de un nuevo concepto de operaciones similar al Concept of Maritime Operations (NATO) (CONMAROPS) de la década de los ochenta, adaptado a la situación estratégica actual. Como señala el profesor Sebastian Bruns, «... en caso de que estallara una guerra, la Alianza necesita estar preparada para disuadir, combatir y terminar las hostilidades favorablemente» (20), algo para lo que un CONMAROPS resulta indispensable. Ello, sin embargo, requiere un esfuerzo previo por

(19) LINDSEY, B. H.; GUY, T. J.; MAIER, J. y HEIVLY, J. M. (2019): «Allied Maritime Interoperability», *US Naval Institute, Proceedings*, vol. 145/9/1,399, septiembre.

(20) BRUNS (2021): *op. cit.*, p. 26.

integrar mejor a las marinas de guerra de los antiguos países de la esfera de influencia soviética dentro de los estándares y la tradición occidental, ya que los conceptos y la herencia general que arrastran de su pasado lastran notablemente su interoperabilidad (21). Además, «... una simple revisión de las nuevas marinas de la OTAN saca a relucir sus limitaciones con plataformas, sensores y armamento antiguos (o con una falta de plataformas, sensores y armamento), estando también faltas de adecuados conceptos de adiestramiento, financiación y, en algunos casos, un liderazgo veterano que entienda la necesidad de salir al mar en vez de únicamente prepararse para ello» (22).

Por último, con los fines perseguidos y las formas o modos para alcanzarlos definidos de manera clara y apoyados en un análisis del entorno estratégico actual que subraye todas las amenazas y desafíos para sus intereses, la estrategia permitirá determinar las capacidades navales que necesitan sus marinas de guerra y en qué cantidades: los medios. Ello incluiría la definición de una base mínima de las capacidades necesarias para hacer frente a los desafíos previamente descritos, tal y como hizo Estados Unidos con su *Estrategia Marítima* y su flota de 600 buques: «Los buques son el elemento esencial de los medios a través del cual los fines de la estrategia marítima son alcanzados» (23).

De todo ello se desprende que uno de los grandes desafíos para las marinas de guerra de la Alianza es el de incrementar sus capacidades de largo alcance frente a sus adversarios. «La proliferación de misiles de largo alcance —señala Stöhs— destaca la vulnerabilidad de los buques capitales y revela la falta de capacidades ofensivas y defensivas de las marinas de guerra occidentales» (24). Además, reconciliar la necesidad de plataformas más grandes y más costosas con la tendencia emergente hacia flotas más distribuidas con un mayor número de buques de menor tamaño y coste tampoco será una tarea sencilla (25).

Todo ello se verá dificultado, a su vez, por la escasez de personal cualificado. Pese a la amplia tradición marítima de muchos de los países miembros, grandes segmentos de la población desconocen parcial o totalmente la importancia del mar para su bienestar, incluido el papel que sus fuerzas navales desempeñan en la protección de sus intereses nacionales. Esto se debe, parcialmente, a que gran parte de la población ha asumido siempre la libertad

---

(21) YOUNG, T. D. (2019): «NATO's Selective Sea Blindness-Assessing the Alliance's New Navies», *Naval War College Review*, vol. 72, n.º 3.

(22) *Ibidem*, p. 19.

(23) BIANCHI, J., & CARLSON, C. P. (2016): «Warfare Drivers: Mission Needs and the Impact on Ship Design», p. 19, en ERICKSON, Andrew S. (ed.): *Chinese Naval Shipbuilding: An Ambitious and Uncertain Course*. Annapolis, MD: Naval Institute Press.

(24) STÖHS, J. (2021): «Allied Navies in the 2020s: High-End Threats, Low-End Challenges and Promising Opportunities», en PAWLAK, J., y PETERS, J.: *From the North Atlantic to the South China Sea: Allied Maritime Strategy in the 21.<sup>st</sup> Century*. Nomos, p. 277.

(25) CHILDS, 2023.

de navegación en las aguas internacionales como una regla, y no como la excepción histórica que es (26), lo que se traduce, a su vez, en cotas de reclutamiento por debajo de los niveles necesarios, forzando en ocasiones a tomar decisiones como la anunciada por Reino Unido de retirar del servicio dos fragatas *Tipo 23* para consolidar las dotaciones de las futuras *Tipo 26*.

## Conclusiones

El presente artículo ha tratado de describir la importancia de la estrategia marítima para la OTAN, especialmente en un contexto internacional como el actual en el que el poder naval va ganando protagonismo y está llamado a convertirse en uno de los pilares fundamentales de la seguridad euroatlántica, como ya lo fuera durante la Guerra Fría. Para ello, se ha descrito brevemente la evolución del entorno estratégico de las marinas de guerra aliadas, desde finales de la Guerra Fría hasta nuestros días, subrayando la necesidad de revertir el atrofiamiento sufrido por éstas durante décadas de reducciones en inversiones presupuestarias y en el tamaño de las flotas de muchos países.

Se han descrito también las principales características de la *Estrategia Marítima Aliada* de 2011, así como la imperante necesidad de actualizarla para adaptarla al contexto estratégico presente, determinado por la pugna entre grandes potencias, la importancia del mar y el poder marítimo para el orden internacional actual y la consiguiente necesidad de dotar a las marinas de guerra de las capacidades adecuadas para que puedan proteger los intereses colectivos en el mar.

## BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

- ROMERO JUNQUERA, A., y CASTRO TORRES, J. I. (2024): «¿Qué está pasando en el mar Rojo? Causas y consecuencias de esta nueva crisis», *Documento Informativo IEEE*, 01/2024, en [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)
- RUIZ PALMER, D. A. (2016): «A Maritime Renaissance: Naval Power in NATO's Future», en KRAUSE, J., & BRUNS, S. (eds.). *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*. London: Routledge, pp. 364-380.
- TRIANA, J. M. (2023): «Baleares-Estrecho-Canarias: el eje original de soberanía que España puede volver a defender», *El Confidencial Digital*, 21 diciembre, en [https://www.elconfidencial.com/espana/2023-12-21/eje-baleares-estrecho-canarias-defensa-nacional-armada\\_3796682/](https://www.elconfidencial.com/espana/2023-12-21/eje-baleares-estrecho-canarias-defensa-nacional-armada_3796682/)
- VÁZQUEZ ORBAICETA, G. (2024): «Encuentros Peligrosos: Los Soldaditos Azules y las Tácticas Navales Híbridas de China», *bie3: Boletín IEEE* (32), pp. 738-758.

---

(26) HENDRIX, J. (2023): «The Age of American Naval Dominance is Over», *The Atlantic*, 13 de marzo, en <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/2023/04/us-navy-oceanic-trade-impact-russia-china/673090/>

Fragata *Santa María* y buque anfibio *Galicia* con el USNS *Robert E. Peary*. (Foto: Francisco García Flores)

