



OBSERVATORIO ESTRATÉGICO DE LOS MARES DE CHINA

EL DESPERTAR DE LAS NUEVAS FRONTERAS POLARES Y EL FIN DE LA ERA DE LA CONTENCIÓN

FACULTAD MILITAR CONJUNTA

DECANO

CR (R) VGM Alberto V. Aparicio

SECRETARIO DE INVESTIGACIÓN

CN (R) Pablo Lucio Salonio

DIRECTOR DEL OBSERVATORIO

Ernesto Martín Raffaini

MIEMBROS DEL OBSERVATORIO

Damian Carca, CN (R) Daniel G. Chaluleu,
Silvana Laura Elizondo, Fernando Isaac, Ivone Jara.

SECRETARIA DE EXTENSIÓN Y COMUNICACIÓN

Dra. Mónica M. Boretto

EDITORIAL UNIVERSITARIA DE LA FACULTAD MILITAR CONJUNTA

EDICIÓN Y CORRECCIÓN

Victoria Álvarez

DISEÑO

Victoria Álvarez

CONTACTO

Av. Luis María Campos 480, C1426BIA, CABA - (011) 4346-860
publicaciones@fmc.undef.edu.ar

Las opiniones expresadas son propias de los autores y no reflejan necesariamente la posición de la Facultad Militar Conjunta, de las Fuerzas Armadas, del Ministerio de Defensa o del Gobierno Nacional de la República Argentina.
Buenos Aires, Febrero/Marzo 2026.

ÍNDICE

COMENTARIO EDITORIAL

El despertar de las nuevas fronteras polares y el fin de la era de la contención

Ernesto Martín Raffaini 4

ANÁLISIS

Estados Unidos vs. China. Del Asia Indo-Pacífico al Latino Atlántico-Pacífico

Mag. Ivone Jara 6

Del Mediterráneo a China. Rutas marítimas, hegemonía y geopolítica.

Lic. Damián Carca 20

La capacidad de la OTAN de alcanzar el Indo-Pacífico. Entrevista al Comodoro (RCA) M. J. M. Hallé,
Deputy Chief of Staff Plans (MARCOM)

CN (R) Daniel G. Chaluleu 32

Operaciones militares actuales y el Indo-Pacífico

CT Pablo R. Pereyra 44

La competencia estratégica por la Antártida. Desde la perspectiva de los “actores blancos”, China y
Estados Unidos

Ernesto Martín Raffaini 48

NATO's Capability to Reach to the Indo-Pacific. Capt. (Navy) Daniel Chaluleu interviews Commodore
(RCN) M. J. M. Hallé, OMM, CD, Deputy Chief of Staff Plans (MARCOM)

CN (R) Daniel G. Chaluleu 56

EDITORIAL

El despertar de las nuevas fronteras polares y el fin de la era de la contención

Por Ernesto Martin Raffaini

El orden geopolítico actual atraviesa una transformación. El eje de la competencia estratégica entre Estados Unidos y la República Popular China se concentra en el Asia Indo Pacífico, pero en la actualidad el conflicto se viene desplazando hacia el hemisferio occidental y las regiones polares.

Los conflictos actuales, como la guerra Ucrania-Rusia, las operaciones en medio oriente en Gaza y en el Líbano por parte de Israel, las operaciones *Absolute Resolve* y *Midnight Hammer*, nos muestran cómo las potencias hacen la guerra del siglo XXI. Estos escenarios emergen como el epicentro de una nueva fricción tectónica, donde convergen la disputa por el dominio aéreo, marítimo, el despliegue de infraestructura de uso dual y la búsqueda de una resiliencia logística sin precedentes.

Esta evolución no es accidental. China ha desplegado más allá de su área geográfica de influencia mediante una estrategia paciente y persistente de proyección global basada en el desarrollo industrial y la creación de enclaves estratégicos logísticos con capacidades de uso dual. El Puerto de Chancay, en Perú, ejemplifica esta ruptura: un puerto construido y administrado por intereses chinos en el “patio trasero” de Washington representa mucho más que una obra de infraestructura; constituye un punto de anclaje logístico que altera el cálculo estratégico estadounidense en el continente americano. Frente a esta realidad, Washington reactiva y actualiza su Doctrina Monroe en clave de Trump, priorizando nuevamente el control de su hemisferio y limitando la presencia de potencias extracontinentales en infraestructuras críticas. Claro ejemplo de esto fue la ya nombrada operación *Absolute Resolve* en Venezuela, que finalizó con la captura de Nicolas Maduro.

La estrategia de las Cadenas de Islas, diseñada para contener la Armada china en el Pacífico Occidental, se complementa ahora con un esfuerzo por asegurar los pasos interoceánicos y las rutas hacia los polos.

En palabras de Damián Carca, *el control de los mares y de las rutas comerciales ha desempeñado un papel central en la construcción del poder de las grandes potencias*, es decir que, las grandes potencias, históricamente estuvieron vinculadas a la capacidad de proyectar poder marítimo, donde el imperio ha conquistado toda la tierra se lanza, se proyecta al mar.

Esta competencia adopta formas asimétricas pero complementarias. Mientras Estados Unidos apuesta por alianzas consolidadas y bases en países socios (Japón, Taiwán, Filipinas), China despliega una estrategia militar de anti acceso y denegación de área (A2/D2) y avanza, en lo comercial, mediante el “Collar de Perlas” y su “Larga Marcha Marítima”, invirtiendo en puertos y corredores logísticos que generan dependencia económica y capacidad de proyección militar futura.

La OTAN, por su parte, reconoce el desafío en su “*Concepto Estratégico de 2022*”, al identificar las am-

biciones y políticas coercitivas de China como un riesgo sistémico para los intereses de la Alianza. Sin embargo, su capacidad de respuesta enfrenta limitaciones logísticas evidentes cuando se trata de operar en teatro distantes de sus bases europeas tradicionales. El comodoro (R) Marcel Hallé, dirá, respecto a la base industrial de la OTAN, que *“la realidad actual es que las capacidades presentes no alcanzan el nivel que las naciones desearían si se produjera un conflicto de gran envergadura... el enfoque de ‘entrega justo a tiempo’ pone de manifiesto una vulnerabilidad”*.

La OTAN busca mitigar esta vulnerabilidad a través de una mayor cooperación con sus cuatro socios clave de la zona de Asia y el Pacífico: Australia, Japón, Corea del Sur y Nueva Zelanda –los llamados IP4, o *Indo-Pacific Four*–, que colaboran estrechamente con la Alianza frente a desafíos de seguridad globales y amenazas compartidas, promoviendo la estandarización de normas técnicas operativas, protocolos logísticos y capacidades industriales.

Filipinas, designada “Gran Aliado Extra-OTAN”, ilustra cómo incluso naciones no alineadas tradicionalmente buscan equilibrar la expansión china mediante la disuasión marítima. Al respecto, el capitán Pablo R. Pereyra dirá que *“las fuerzas estadounidenses y aliadas deberían operar desde múltiples bases pequeñas distribuidas en islas del Pacífico, evitando la concentración de recursos en instalaciones fijas vulnerables a ataques chinos”*. El autor continúa sugiriendo que *“Las lecciones extraídas [de los conflictos actuales] permiten anticipar cómo podría desarrollarse un eventual conflicto en el Indo-Pacífico, considerado hoy como uno de los principales escenarios estratégicos a nivel global”*.

En este sentido, tanto el Ártico como la Antártida se presentan como las nuevas fronteras de esta competencia, con un calentamiento global progresivo, y el derretimiento del hielo que abre nuevas rutas marítimas y permite el acceso a recursos que podrían reconfigurar el equilibrio global de poder.

Beijing observa con atención y paciencia a estos escenarios y espera la redefinición de las reglas internacionales después de la revisión del Tratado Antártico en 2048. Mientras tanto, consolida una red logística que hoy se presenta como comercial, pero que encierra la capacidad de un uso dual con alto potencial militar. Ivone Jara lo resume con precisión: *“Beijing ha ‘roto las cadenas’ que la contenían en el Indo-Pacífico y ha puesto rumbo certero al Atlántico-Pacífico... un puerto construido y administrado por China en territorio de Sudamérica es un clavo en el zapato del Tío Sam”*.

Por todo ello, la estabilidad global dependerá de la capacidad de las grandes potencias para gestionar este dilema de seguridad en expansión. Estados Unidos busca recuperar influencia en América Latina, mitigar la influencia de Beijing y asegurar rutas polares, mientras China teje una red global que desafía la hegemonía tradicional. En este contexto, la OTAN y sus socios deben acelerar la fortificación de su base industrial, mejorar su proyección logística y profundizar la coordinación con actores regionales.

La era de la competencia estratégica difusa y multidimensional exige visión a largo plazo, resiliencia industrial, dominio de los ambientes de la guerra y claridad doctrinal.

El sur del Atlántico y el Pacífico ya no es un teatro secundario: se ha convertido en uno de los escenarios decisivos del siglo XXI, e ignorarlo sería un error estratégico de consecuencias imprevisibles.

ESTADOS UNIDOS VS. CHINA

Del Asia Indo-Pacífico al Latino Atlántico-Pacífico

Por Ivone Jara

El presente trabajo aborda la naturaleza, alcance e implicancias de la competencia estratégica entre Estados Unidos y China, así como el proceso por el que se da un corrimiento del eje geopolítico prioritario de la disputa, desde el Indo-Pacífico hacia el Atlántico-Pacífico. O lo que hemos dado en llamar Asia Indo-Pacífico y Latino Atlántico-Pacífico. Asimismo, dentro de este último concepto, entendido como espacio geográfico de interés y como categoría de análisis, identificamos tres áreas de alto valor estratégico para ambas potencias: el Canal de Panamá, el Puerto de Chancay y el Proyecto de Base Naval Integrada de Ushuaia. Palabras clave: Estados Unidos, China, Indo-Pacífico, Atlántico-Pacífico, Asia Indo-Pacífico, Latino Atlántico-Pacífico.

Introducción

En la década del 2000 comenzó a construirse el concepto Indo-Pacífico como categoría de análisis, a la vez que emergió como escenario geográfico de interés para las potencias medias y grandes, regionales y extra-regionales, por las oportunidades comerciales y estratégicas, a la vez que como área de disputas territoriales y, por todo ello, de competencia o rivalidad creciente entre Estados Unidos y China. Uno de los impulsores centrales del concepto, en términos de lenguaje de construcción de poder, fue Shinzo Abe, quien utilizó al mismo como plataforma de transformación de la política de defensa y seguridad de Japón. Fue ese mandatario el que, en 2007, pronunció en el parlamento indio un discurso en el que refirió la “confluencia de dos mares”, a la vez que hizo un llamamiento para la formación del Diálogo Cuadrilateral de Seguridad (QUAD, por sus siglas en inglés), compuesto por Estados Unidos, Australia, India y Japón¹. Por entonces, el gobierno de George W. Bush habló de “desplazamiento hacia Asia”, pero fue con la administración Obama, en 2011, que se lanzó el pivote estratégico estadounidense en el Indo-Pacífico, como respuesta al auge económico y militar de China².

1 Jara, I. (2025). AUKUS y el “Actor Global” Japón. *Boletín Observatorio Estratégico de los Mares de China*. N° 26. 26-41. <https://www.undef.edu.ar/fmc/maresdechina/boletin/MaresDeChina-boletin26-2025.pdf#:~:text=%E2%80%9CConfluencia%20de%20los%20dos%20mares%E2%80%9D%C3%B3,Abe%20imagin%C3%B3,el%20que%20insisti%C3%B3%20en%20las%20interco%2D%20nexiones>

2 Milot-Poulin, J.; Sarfati, R. & Paquin, J. (2021, 19 de octubre). The American Strategic Pivot in the Indo-Pacific. Network for Strategic Analysis (NSA). <https://ras-nsa.ca/the-american-strategic-pivot-in-the-indo-pacific/#:~:text=Reflejos,Indopac%C3%ADfico%20sin%20exhibirlas%20demasiado%20abiertamente>.

La creciente asertividad china fue identificada por el gobierno de George W. Bush, pero esa identificación no se tradujo en la adopción de una estrategia. Fue en 2011 cuando la secretaria de Estado Hillary Clinton, decidió que Estados Unidos centrara en esa región sus principales esfuerzos, en función de ser el escenario central de la competencia estratégica global³. La confrontación se volvió abierta y concreta desde 2017, cuando Donald Trump señaló a China como su principal competidor. Bajo el mandato de Joe Biden, esa área geográfica fue identificada como el epicentro de la geopolítica del mundo. En función de ello, se enfatizó la necesidad de fortalecer alianzas con Australia, India, Corea del Sur, Japón, países del Sudeste Asiático y con foros y mecanismos como el QUAD y AUKUS –conformado este último por Australia, Reino Unido y Estados Unidos–, en aras de disuadir y contener el comportamiento coercitivo de China en el Mar de China Meridional, en el Mar de China Oriental y el Estrecho de Taiwán⁴.

Para contener a China y evitar su capacidad de proyección naval a lo largo y ancho del Indo-Pacífico, Estados Unidos adoptó la estrategia de las Cadenas de Islas, que consiste en establecer bases militares y navales propias en países socios y afines, además de fortalecer alianzas para el eventual uso de bases en las que sus tropas no tienen asiento permanente. Washington adoptó un plan destinado a la consolidación de un instrumento militar capaz de rechazar cualquier agresión, en cualquier parte de la Primera Cadena de Islas, pues eso reforzará la capacidad de Estados Unidos y sus aliados para rechazar cualquier intento de recuperación de Taiwán. Respecto a ese territorio insular, reviste un doble interés para el gobierno estadounidense. Desde un punto de vista comercial, por su dominio en la producción de semiconductores y porque un tercio del transporte marítimo mundial pasa por esa zona; en segundo lugar y desde una óptica geopolítica, Taiwán es el corazón de la Primera Cadena de Islas, proporciona acceso directo a la Segunda y divide el noreste y el sureste asiático en dos frentes de operaciones distintos⁵.

En cuanto a la relación vis a vis con China, la Estrategia Nacional de Defensa de 2026 exhorta al Departamento de Guerra a buscar una mayor comunicación militar con el Ejército Popular de Liberación (EPL), centrándose en lograr la estabilidad estratégica con Beijing, así como la distensión y desescalada en general. El objetivo estadounidense no sería dominar China, ni estrangularla, ni humillarla, sino evitar que cualquier actor pueda dominar a Estados Unidos o sus aliados⁶. De manera que, actualmente, hay un cambio en la visión de Estados Unidos sobre China en el Indo-Pacífico y sobre el papel que Washington debe desempeñar en la región asiática. La potencia occidental ya no persigue mantener una posición hegemónica allí, más bien apunta a sostener un equilibrio o balance regional.

Hasta fines de 2025, el principal escenario en el que se desarrolló la competencia estratégica entre Washington y Beijing fue el entorno geográfico de la República Popular China. Sin embargo, todos los esfuerzos de la Estrategia de las Cadenas de Islas parecen perder fuerza frente al crecimiento militar chino, tanto a nivel regional como global. Ello no implica que hayamos identificado en el gobierno chino una vocación hegemónica, pero no podemos ignorar que el instrumento militar chino, sobre todo su componente naval, se ha convertido en una armada de aguas azules. No solo ha conseguido desarrollar capacidades de superficie, sino que se adentra en la preponderancia submarina. Es decir, la brecha entre las

3 Hussain, R.; Arshad, M.; & Awan, F. (2023). America's "Pivot To Asia" Policy: Implications For The Indo-Pacific Region. *Journal of Positive School Psychology*, Vol. 7, No. 7, 82-96. <https://journalppw.com/index.php/jpsp/article/view/17155>

4 Johnston, K. (2023). The U.S. 2022 National Security Strategy: Balancing Cooperation and Competition in the Next Decade. Konrad Adenauer Stiftung. <https://www.kas.de/en/web/usa/single-title/-/content/the-u-s-2022-national-security-strategy>

5 National Security Strategy of the United States of America, November 2025.

6 National Defense Strategy, 2026.

armadas en competencia es cada vez más corta. China ha logrado superar a Estados Unidos en cuanto al tamaño de su flota, tal como afirma Sánchez Piccat⁷, quien menciona que la potencia oriental alcanza los 370 buques, aunque la occidental conserva ventajas estructurales en tonelaje total, en la aviación embarcada de quinta generación, en el número de portaaviones nucleares operativos y en la capacidad de lanzamiento vertical. A diferencia de China, la Armada de Estados Unidos combina esa potencia con una red global de bases y alianzas con Japón, Corea del Sur, Filipinas, Australia y Reino Unido, lo cual multiplica su alcance operativo. Sin embargo, China controla más del 40% de la construcción naval global.

Beijing no solo está venciendo las barreras de contención estratégica de Washington y sus socios en el Indo-Pacífico, sino que además ha anclado en el tradicional “patio trasero” estadounidense, tras la inauguración del Puerto de Chancay en Perú, corazón de Sudamérica y de lo que hemos dado en llamar Atlántico-Pacífico. Enmarcada en su estrategia del “Collar de Perlas”, China ha construido una red de puertos comerciales, bases navales e infraestructura crítica que le permite fortalecer su seguridad a lo largo de las rutas marítimas del Mar de China Meridional, pasando por el Océano Índico y el Mediterráneo, para resguardar su cadena de suministro. Es decir, ha conformado un gran camino hacia el oeste, uniendo Asia, África y Europa. Con la construcción de Chancay, ha realizado el camino inverso, hacia el este y ha desembarcado en Sudamérica. Ese proceso lo ha realizado bajo el amparo de la dimensión marítima de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y bajo la alarma estratégica de Estados Unidos. De esta manera, Beijing ha “roto las cadenas” que la contenían en el Indo-Pacífico y ha puesto rumbo certero al Atlántico-Pacífico. Desde ya se trata de una ruptura en términos de capacidad de proyección y presencia, aunque no sea más que del tipo comercial, pero ese quiebre en sí mismo ha supuesto una molestia geopolítica para Washington, pues algunos funcionarios de la administración de Trump ven un eventual control de la infraestructura crítica peruana⁸.

En cuanto al concepto Atlántico-Pacífico, podemos definirlo como el espacio geográfico que es rodeado y comprendido por esos dos océanos e incluye, en esa singularidad geopolítica, los países del continente americano, así como también sus respectivos pasos interoceánicos. Es un escenario geoestratégico de interés de las dos potencias en pugna, pero además apelamos a él como categoría de análisis. Finalmente, parafraseando a Shinzo Abe, podemos definirlo como la “confluencia de dos mares”, el Atlántico y el Pacífico americanos.

La Estrategia de Seguridad Nacional 2025 sostiene que el Indo-Pacífico ya no es el eje central de la política exterior y de defensa estadounidense. El documento coloca la prioridad en el hemisferio occidental, en lo que podría sostenerse una reinterpretación de la Doctrina Monroe, en aras de limitar la influencia de potencias externas en latinoamérica⁹. El hemisferio occidental no solo supone una categoría geográfica, sino además una construcción estratégica. Sin embargo, a ese espacio lo llamaremos Atlántico-Pacífico, pues entendemos que la categoría hemisferio occidental no alcanza para significar y resignificar

7 Sánchez Piccat, A. (2025, 20 de octubre). EE.UU. vs. China: más que buques — lo que esconde la frase de Trump sobre poder naval. <https://www.escenariomundial.com/2025/10/20/ee-uu-vs-china-mas-que-buques-lo-que-esconde-la-frase-de-trump-sobre-poder-naval/>

8 Torres, M. (11 de febrero de 2026). Fuerte advertencia de EE.UU. por la situación del puerto de Chancay en Perú y las inversiones de China en América Latina. CNN. <https://cnnespanol.cnn.com/2026/02/11/eeuu/preocupacion-peru-facultades-puerto-chancay-china-orix>

9 Aguirre, E. (2026, 13 de enero). The ‘Trump Corollary’ in the US security strategy brings a new focus on Latin America – but it is a disordered plan. Chatham House. <https://www.chathamhouse.org/2025/12/trump-corollary-us-security-strategy-brings-new-focus-latin-america-it-disordered-plan>

los alcances de la competencia entre Washington y Beijing, debido al corrimiento del eje estratégico que hacía foco en el Indo-Pacífico.

A lo largo de la investigación, nos haremos algunos interrogantes que nos ayudarán a comprender la naturaleza y alcance del desplazamiento del escenario geopolítico de la competencia entre Washington y Beijing. ¿Por qué se está corriendo el eje desde el Indo-Pacífico al Atlántico-Pacífico? ¿Qué factores empujaron ese desplazamiento o corrimiento? ¿Cómo opera la competencia estratégica entre Estados Unidos y China en el Atlántico-Pacífico? ¿Qué semejanzas y diferencias hay en la competencia en las dos áreas geográficas mencionadas?

En cuanto a la metodología de investigación, se adoptó un enfoque cualitativo, que permite abordar la competencia geopolítica y el desplazamiento de la prioridad del Indo-Pacífico al Atlántico-Pacífico. Asimismo, se tomaron tres estudios de caso: el Canal de Panamá; el Puerto de Chancay; y la Base Naval Integrada y Polo Logístico Antártico de Tierra del Fuego.

Indo-Pacífico, ex escenario de la competencia estratégica

Desde 2017, cuando el gobierno de Trump identificó a China como su principal competidor estratégico, los términos y alcances de esa rivalidad hicieron eje en el Indo-Pacífico, al menos hasta la adopción de la Estrategia de Seguridad Nacional de Estados Unidos a finales de 2025. En todos esos años, la Armada china avanzó en su modernización y capacidad de expansión más allá de las Cadenas de Islas que, durante décadas, han marcado límites defensivos para Estados Unidos y sus aliados en el Pacífico occidental.

La estrategia mencionada fue propuesta en 1951, como una forma de utilizar bases insulares alineadas con Estados Unidos, con el fin de contener a la Unión Soviética y a China en el Pacífico occidental. Taiwán, descrito en 1950 por el general MacArthur como un “portaaviones insumergible”, fue fundamental para el concepto. La Primera Cadena de Islas recorre la costa de Asia Oriental, desde las Islas Kuriles, pasando por Japón, Taiwán y Filipinas, hasta Borneo. La Segunda Cadena se encuentra más al este e incluye la base estadounidense en Guam. Se extiende a través de las Marianas hasta Palaos y Nueva Guinea. Beijing percibe las Cadenas como una “estrategia de contención” liderada por Estados Unidos, que restringe sus movimientos navales y su seguridad económica. Romper esta contención es parte integral de la estrategia naval de Beijing, articulada por primera vez en la década de 1980 por el almirante Liu Huaqing. En base a ello, el presidente Xi Jinping ha vinculado el dominio marítimo directamente con la fuerza nacional, afirmando que “un país ascenderá si domina bien los océanos y caerá si los entrega”. El despliegue chino, a mediados de 2025, de sus portaaviones Liaoning y Shandong más allá de la Primera Cadena de Islas no tuvo precedentes y fue simbólicamente potente: marcó la primera vez que la Armada del EPL tuvo dos grupos de ataque de portaaviones operando simultáneamente en el Pacífico abierto (Wong, 2025)¹⁰.

Para España y Boming¹¹, China está destinada a dominar los mares. Sin embargo, avanzar en el Pacífico

10 Wong, E. (16 de junio de 2025). What is the US' island chain strategy and what does it mean for China? South China Morning Post. <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3314589/can-island-chain-strategy-contain-chinas-blue-water-naval-ambitions>

11 Espeña, C. & Boming, A. (2020, 13 de agosto). The Taiwan Frontier and the Chinese Dominance for the Second Island

Occidental implica abordar Taiwán, un activo estratégico tanto para China como para Estados Unidos. Desde la llegada al poder de Xi Jinping en 2012, Beijing ha emprendido un ambicioso proyecto para el “Gran Rejuvenecimiento de la Nación China”. El EPL experimentó reformas militares sin precedentes, mediante la reestructuración y modernización, para convertirse en una fuerza armada de “clase mundial”, capaz de ganar una guerra moderna. China logró establecer su dominio relativo en los mares de China Meridional y Oriental, buscando evitar confrontaciones militares directas. Sin embargo, una posible invasión a Taiwán sigue siendo una incógnita, en cuanto a los planes chinos y en referencia a sus capacidades militares, ya que se enfrentaría a una probable respuesta militar de Estados Unidos y sus aliados.

Es preciso aclarar que el mediterráneo chino está formado por dos mares: el mar de China Meridional y el mar de China Oriental. El primero tiene una extensión de 3,5 millones de km², va de Singapur hasta el Estrecho de Taiwán e incorpora cientos de islas, no pocas de ellas en disputa. El Mar de China Oriental tiene unos 1,2 millones de km² y va desde el Estrecho de Taiwán hasta la Península Coreana e incluye el Mar Amarillo. Está rodeado y delimitado por China, Japón y Corea de Sur. Si China pudiera controlarlo, además de asegurar su abastecimiento y afianzar su carácter de potencia regional, estaría en condiciones de alcanzar el estatus de potencia global. La clave para lograr ello es controlar Taiwán y si lo consiguiera, se desarticularía la estrategia de contención china¹².

El creciente énfasis de Estados Unidos en fortalecer la Segunda Cadena de Islas del Indo-Pacífico ha generado preocupaciones sobre posibles vulnerabilidades en la Primera Cadena, lo que ha impulsado una reevaluación de las estrategias y alianzas de defensa regionales. Washington está expandiendo su infraestructura militar en islas clave de la Segunda Cadena, como Guam, Palaos y Tinián. Esto implica el desarrollo de pistas, puertos de aguas profundas y sistemas de defensa aérea para proteger los intereses estadounidenses en el Indo-Pacífico. Si bien estos esfuerzos buscan consolidar el poder militar estadounidense y proporcionar una mayor disuasión contra China, también señalan un cambio de postura que podría tener implicaciones más amplias para la seguridad regional. La lógica predominante sugiere que dispersar fuerzas en la Segunda Cadena mejora su capacidad para hacer frente a posibles ataques chinos, pero reduce la capacidad de respuesta del ejército estadounidense dentro de la Primera Cadena¹³.

Para Kutcher, China está aplicando la teoría geopolítica de Mahan, a fin de fortalecer su dominio marítimo, en particular, mediante el desarrollo de puertos estratégicos y la consolidación del control sobre puntos críticos de estrangulamiento marítimo. Por ello China tiene un puerto en Yibuti, con grandes instalaciones militares, y un puerto de aguas profundas de Hambantota, Sri Lanka. Además, Beijing ha previsto extender su presencia costera efectiva al océano Índico, mediante el desarrollo de los puertos de Kyaukpyu, en Myanmar y Gwadar, en Pakistán. Según sostiene el autor referido, la interpretación que el gigante asiático hace de la estrategia de Mahan, como ocurre con todos los conceptos occidentales, es su añadido “con características chinas”; en otras palabras, mediante las “rutas de la seda y el collar de perlas” marítimos, o sea, la cadena de puertos y bases navales que ha ido construyendo¹⁴.

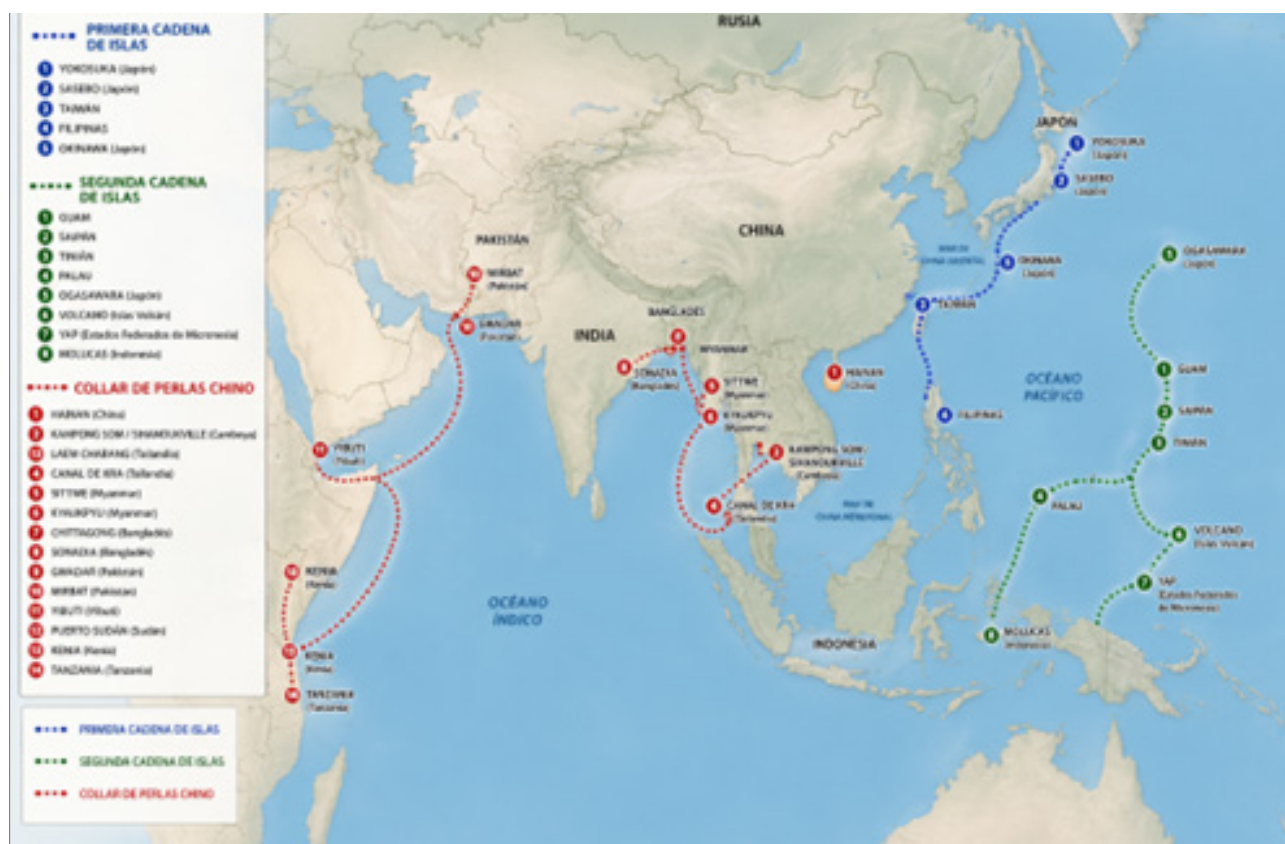
Chain. Australian Institute of International Affairs. <https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/taiwan-frontier-chinese-dominance-for-second-island-chain/>

12 Aznar Fernández Montesinos, F. (2025, 22 de mayo). Geopolítica de cerco y contracerco. Taiwán, China y las cadenas de islas. Defensa.com. <https://www.defensa.com/opinion/geopolitica-cerco-contracerco-taiwan-china-cadenas-islas>

13 Kajee, J. (2025, 1 de abril). US shifts priority to Indo-Pacific’s “second island chain”—what does it mean for Taiwan? Central European Institute of Asian Studies. <https://ceias.eu/us-shifts-priority-to-indo-pacifics-second-island-chain-what-does-it-mean-for-taiwan/#:~:text=El%20creciente%20%C3%A9nfasis%20de%20Estados,y%20alianzas%20de%20defensa%20regionales>.

14 Kutcher, K. (2024, 16 de agosto). China in the Indo-Pacific: Alfred Mahan and the Island Chains. Australian Institute of International Affairs. <https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/china-in-the-indo-pacific-alfred-mahan-and-the-is>

Para Barranco (2022)¹⁵, gran parte de la capacidad de Estados Unidos para prevenir la proyección del poder chino en el Indo-Pacífico depende de su relación con Taiwán. La isla se encuentra estratégicamente situada en medio de la Primera Cadena de islas frente a la costa de Asia Oriental, lo que la convierte en un actor geoestratégico clave para las ambiciones militares chinas. El deseo del presidente Xi Jinping de reunificación es claro y los esfuerzos para poner a prueba la determinación taiwanesa y estadounidense son cada vez más audaces. Los analistas de seguridad a menudo señalan un posible escenario de conflicto con Taipéi, y postulan que, si no se disuade el deseo chino, el mismo podría escalar a una guerra con consecuencias globales. Es que Taiwán es el corazón y bisagra de la estrategia estadounidense de la Primera Cadena de Islas, al mismo tiempo que un bastión de seguridad para China. Si Taipéi volviera a formar parte de la República Popular China, varios expertos occidentales sugieren que el gigante asiático quedaría libre para proyectar aún más su poder en la región del Asia Indo-Pacífico¹⁶.



Mapa que indica Primera y Segunda Cadena de Islas, y Collar de Perlas Chino (Imagen generada por OpenAI, 2026).

[land-chains/](#)

15 Barranco, J. (2022, 5 de diciembre). Taiwan: The key to containing China in the Indo-Pacific. Atlantic Council. <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/report/taiwan-the-key-to-containing-china-in-the-indo-pacific/#:~:text=Taiw%C3%A1n%2C%20un%20foco%20de%20tensi%C3%B3n,una%20guerra%20con%20consecuencias%20globales>.

16 Cuando nos referimos a la región que China denomina Asia-Pacífico y Estados Unidos y sus socios aliados llaman Indo-Pacífico, adoptamos la denominación Asia Indo-Pacífico como una manera neutral de referirnos a ella, pues entendemos que una u otra denominación tienen una connotación geopolítica para cada una de las potencias, que busca a su vez imponer a la otra.

Atlántico-Pacífico, principal escenario de la competencia estratégica

Mearsheimer fue quien adelantó, en 2001, que el ascenso de China implicaría una competencia estratégica con Estados Unidos. Ese análisis, en ese momento histórico, parecía poco creíble. Veinte años más tarde, en una entrevista para un medio de prensa argentino, explicó cómo se estaba dando la disputa entre Washington y Beijing y qué impacto tendrá la misma en América Latina. Según su perspectiva, “China tiene interés en ocasionar problemas de seguridad a Estados Unidos en el hemisferio occidental para que tenga que enfocarse en su propio patio trasero y no pueda poner toda su atención en Asia o en la propia China”. Tras ofrecer esa interpretación, mencionó que el principal objetivo de China sería establecer una hegemonía en Asia. Una vez lograda esa meta, incursionará en el hemisferio occidental de una manera más comprometida. Al respecto, señala que, generalmente, nadie se pregunta por qué Estados Unidos se inmiscuye en todo el orbe, interfiriendo en la política interna de todos los países. La respuesta es que está tan seguro en su propia región, que es libre de interferir fuera de ella. Y eso es precisamente lo que China identificó y busca evitar la intromisión estadounidense en todo el mundo, sobre todo en el Asia Indo-Pacífico. Por eso hará pie en América Latina, para hacer que Estados Unidos retroceda a su propio patio trasero¹⁷.

Si bien la mención del campo de la disputa hace referencia a un área geográfica, ya sea Indo-Pacífico o Atlántico-Pacífico, lo que subyace detrás de ello es la relevancia del dominio marítimo por sobre el terrestre o el espacial. De hecho, los puntos más controvertidos entre Washington y Beijing, en los márgenes continentales de su enfrentamiento, han sido y son por el uso del Canal de Panamá, el Puerto de Chancay y, por el acuerdo firmado en 2023 entre la provincia argentina de Tierra del Fuego y el grupo chino Shaanxi Chemical Industry, para la construcción de un puerto de aguas profundas, en el enclave estratégico argentino, puerta de entrada al continente antártico. Antes de ello, otros medios de información habían mencionado, que el plan no era sobre un puerto comercial, sino más bien de una base naval, que tenía como objetivo controlar el paso entre los océanos Atlántico y Pacífico, y monitorear las comunicaciones en todo el hemisferio (TN, 4 de noviembre de 2023)¹⁸. Los tres casos de disputa mencionados son enclaves marítimos, dos de los cuales representan los pasos interoceánicos del continente americano, mientras que Chancay representa el paso sudamericano más conveniente del Atlántico-Pacífico al Indo-Pacífico. Es decir, si bien puede haber un interés de ambas potencias en los minerales críticos de la región, sus hidrocarburos y otros asuntos de naturaleza comercial, los puntos que son prioridad en la agenda tienen que ver con el dominio marítimo.

Respecto a lo mencionado, Haushofer y Mackinder, dos grandes referentes de la geopolítica clásica, nos aportan al respecto. El primero de ellos hace referencia a la *telurocracia*, que centra su interés en el dominio terrestre; mientras que el segundo, se interesó por el concepto de *talasocracia*, referido al dominio ejercido sobre los mares. De modo que, sobre la base de lo que venimos analizando hasta el momento, Mackinder nos ofrece mejores herramientas de análisis. Pero a estos abordajes teóricos debemos sumar

17 Dario, L. (25 de julio de 2020). John Mearsheimer: “Es posible una guerra entre Estados Unidos y China en 2021”. Perfil. <https://www.perfil.com/noticias/actualidad/john-mearsheimer-es-posible-una-guerra-con-china-en-2021-estados-unidos.phtml#:~:text=John%20Mearsheimer:%20%22Es%20posible%20una,y%20China%20en%202021%22%20%7C%20Perfil>

18 TN (4 de noviembre de 2022). China presiona a la Argentina para construir una base naval en Ushuaia, una zona estratégica por la Antártida. TN. <https://tn.com.ar/internacional/2022/11/04/china-presiona-a-la-argentina-para-construir-una-base-naval-en-ushuaia-una-zona-estrategica-por-la-antartida/#:~:text=Beijing%20busca%20que%20la%20instalaci%C3%B3n,el%20oc%C3%A9ano%20Atl%C3%A1ntico%20y%20Pac%C3%ADfico.&text=China%20vuelve%20a%20presionar%20para,provincia%20m%C3%A1s%20austral%20del%20pa%C3%ADs.&text=Los%20especialistas%20que%20siguen%20este,comunicaciones%20en%20todo%20el%20hemisferio>

el de Schmitt, quien definió el concepto de esferas de influencia, a través de la idea de grandes espacios o *großraumordnung*, en los que la potencia hegemónica excluye la intervención de potencias extrañas a su área geográfica. Para dar forma a su explicación, se adentra en la “Doctrina Monroe” de 1823, que preveía un control, encubierto o manifiesto, de los estadounidenses sobre América Central y Sudamérica. En cuanto a ello, Rosati (2025) menciona que las declaraciones por parte de Donald Trump en su regreso a la Casa Blanca, sobre la recuperación del Canal de Panamá, son la prueba que el afán de dominación nunca ha cesado y que las teorías expuestas por Monroe siguen siendo válidas en la actualidad¹⁹.

Como balance de lo hasta aquí expuesto, podemos decir que la competencia entre Washington y Beijing se ha corrido, efectivamente, desde el Indo-Pacífico al Atlántico-Pacífico, concentrándose en esta última área por sus pasos interoceánicos y enclaves portuarios. Hay una prevalencia del dominio marino por sobre el resto de los dominios del poder militar. Toca analizar entonces si estamos frente a una confrontación o rivalidad prolongada en términos de competencia o, en cambio, estamos ingresando en el umbral del enfrentamiento armado. Para ello, es de utilidad el aporte de Steinsson²⁰, quien explica la diferencia entre el realismo ofensivo de Mearsheimer y el realismo defensivo de Waltz. Ambos parten de los mismos supuestos, pero llegan a conclusiones diferentes. Mearsheimer entiende que los Estados buscan incesantemente el poder, mientras que Waltz enfatiza cómo el equilibrio de poder restringe el comportamiento de maximización del mismo. Desde el punto de vista de Mearsheimer, China está detrás de la maximización de su poder y no de la búsqueda de equilibrio. Es decir, aspira a consolidar su presencia global, pero lo que aún no queda claro es si ello implica, necesariamente, un desafío a la titularidad hegemónica estadounidense. Beijing reúne los componentes necesarios y suficientes para ser un hegemon, pero sus documentos de defensa y seguridad no dan cuenta de la búsqueda de un orden internacional signado por la supremacía, por el contrario, hacen un llamamiento constante al multilateralismo, como es el caso de las distintas iniciativas globales²¹.

Jervis nos remite al planteo de lo que ha dado en llamar dilema de seguridad. En un entorno internacional anárquico, caracterizado por la ausencia de mecanismos de imposición de reglas y poder de policía para hacer cumplir las mismas, surge un fenómeno en el que, los estados, ávidos de darse a sí mismos la seguridad que entienden requieren para proteger sus intereses vitales, territorio y ciudadanos, se adentran en una carrera armamentista que repercute negativamente en sus vecinos u otros actores con intereses en competencia. Es decir, los estados ingresan en un circuito de acciones defensivas que, en su progresión, devienen en ofensivas y pueden llevar esa relación a un conflicto armado, aun cuando el objetivo inicial no haya sido ese²². En el camino de la espiral de confrontación, se da una escalada retórica, que se retroalimenta con los procesos de modernización y fortalecimiento del instrumento militar; mecanismos de cooperación y alianzas militares entre aliados y afines, que solo contribuyen a quedar al borde del abismo armado. En medio de la carrera de las potencias de primer orden, puede haber potencias de segundo orden o satélites que, bajo el discurso del peligro inminente, involucran a sus gobiernos y sociedades en un atajo cuya salida es el enfrentamiento bélico. Incluso la memoria histórica de esos actores parece quedar al margen, aun cuando se trate de territorios que sufrieron, en grado máximo, las consecuencias de la guerra.

19 Rosati, R. (2025). La perspectiva geopolítica con Haushofer entre la tierra y el mar. Dossier Geopolítico. <https://dossier-geopolitico.com/2025/03/03/10179/#:~:text=Entre%20todos%20ellos%20destaca%20el%20profesor%20y,de%20los%20padres%20de%20la%20llamada%20teor%C3%ADa>

20 Steinsson, S. (2014, 6 de marzo). John Mearsheimer's Theory of Offensive Realism and the Rise of China. E-International Relations. <https://www.e-ir.info/2014/03/06/john-mearsheimers-theory-of-offensive-realism-and-the-rise-of-china/>

21 Jara, I. (2025). China: Iniciativa de Gobernanza Global. Boletín Observatorio Estratégico de los Mares de China. N° 27. 30-38. https://www.undef.edu.ar/fmc/maresdechina/boletin/MaresDeChina-boletin27-2025_Analisis4.pdf

22 Jervis, R. (1978). Cooperation Under the Security Dilemma. World Politics, Vol. 30, No. 2, 167-214.

En el proceso de percepción de pérdida de espacios de seguridad o, en algunos casos, de espacios hegemónicos de poder, puede que se llegue a la ejecución de acciones y mensajes estratégicos orientados a la maximización del poder militar y ello repercute, a su vez, en la retroalimentación de ese mensaje con otros actores afines y al interior de esos mismos estados, otorgando a los tomadores de decisión la legitimidad que se requiere para avanzar en la expansión del instrumento militar y el aumento del gasto en defensa necesario para las inversiones que, según esas percepciones de seguridad, son las necesarias para hacer frente a la amenaza percibida. En ese contexto, que los países aliados a Estados Unidos en el Indo-Pacífico y también en el Atlántico-Pacífico, hayan fijado las mismas metas objetivo para el cumplimiento de sus inversiones y metas en defensa, como es el caso de Japón y Reino Unido²³, acordes a los objetivos y planificación estratégica militar fijados por China²⁴, profundizan el dilema de seguridad. Más aún si se toma en cuenta que, en septiembre de 2025, el Departamento de Defensa de Washington cambió su nombre al de Guerra, algo que no sucedía desde 1949. Más allá que se trate de un pase retórico, no puede dejar de tenerse en cuenta que, en el contexto internacional actual, en el que se están librando enfrentamientos armados, ese vocablo no redunde en llamamiento al diálogo y el consenso, todo lo cual podría contribuir al fin de los equilibrios y la coexistencia pacífica.

Beckley centra la atención en que el plan de Beijing de fortalecimiento de su seguridad, reflejado en la necesidad de modernización y fortalecimiento de sus capacidades militares, sumado a la competencia y confrontación de tipo comercial con Estados Unidos, tiene como consecuencia que la rivalidad entre ambas potencias sea inevitable, además de estructural. Es decir, que conlleva en sí misma una prolongación y sostenimiento en el tiempo. Según el autor, China adopta una posición defensiva con ribetes ofensivos, pues se prepara para un enfrentamiento militar con Estados Unidos²⁵. El punto aquí es arrojar luz sobre el trasfondo de esa preparación, es decir, si China se está preparando porque prevé la recuperación por medios militares de Taiwán y, por lo tanto, entiende que el enfrentamiento armado con Estados Unidos y sus aliados es inevitable; o, por el contrario, si China planifica el choque bajo la seguridad estratégica que, más tarde o más temprano, será atacada por Estados Unidos, a fin de conseguir un freno definitivo a su crecimiento y capacidad de proyección. Este es un primer interrogante sobre el que la comunidad de académicos en el área de la seguridad y defensa deben estar trabajando, pero, sobre todo, aquellos que escribimos desde el Atlántico-Pacífico, pues debemos reducir los márgenes de incertidumbre respecto a lo que sucederá en nuestro propio entorno regional.

Canal de Panamá, Puerto de Chancay y Atlántico Sur: selección de tres casos de enclaves geopolíticos bajo la esfera de la competencia estratégica.

Canal de Panamá

En 1977, con la firma del Tratado Torrijos–Carter, Estados Unidos acordó transferir el control del

23 Japón y Reino Unido buscan elevar sus presupuestos de defensa para 2027, a la vez que ambos esperan poner en funcionamiento, en los próximos años, el avión caza de sexta generación en el que se encuentran trabajando conjuntamente con Italia.

24 Para 2027 China busca modernizar sus fuerzas armadas, mientras proyecta concretar en 2035 una fuerza de “clase mundial”.

25 Beckley, M. (2023). Delusions of Détente. Why America and China Will Be Enduring Rivals. Foreign Affairs. <https://www.foreignaffairs.com/united-states/china-delusions-detente-ivals#:~:text=Para%20los%20estadounidenses%2C%20esto%20result%C3%B3,advierte%20repetidamente%20a%20sus%20camaradas>.

Canal a Panamá en 1999²⁶. Con esa salida, se abrió la puerta para la llegada de actores extra-regionales como China, que comenzó a considerar al Canal como un nodo clave de su comercio marítimo²⁷. En 1997, la empresa china Hutchison Ports obtuvo la operación de los puertos de Balboa, sobre el Pacífico y Cristóbal, sobre el Atlántico. Para entonces, surgieron las primeras alertas estratégicas en Estados Unidos. Más tarde, con la llegada de Xi Jinping al poder y el lanzamiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, el Canal pasó a ser considerado por Beijing como parte de las rutas marítimas globales chinas. La relación bilateral sino-panameña creció de tal manera que, en junio de 2017, Panamá rompió relaciones diplomáticas con Taiwán y reconoció a la República Popular China²⁸.

Ese quiebre significó, para Washington, un avance significativo de Beijing en el hemisferio occidental. Un año más tarde, Panamá se adhirió a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, lo cual repercutió negativamente en la relación con Washington. De este modo, el Canal se convirtió en un símbolo de la competencia entre Estados Unidos y China en América Latina. Bajo la administración Biden, Estados Unidos redefinió su política hacia América Latina y puso énfasis en la resiliencia de las cadenas de suministro, buscando una reducción de la dependencia de China. Durante el segundo mandato presidencial de Donald Trump, la competencia se endureció al punto que Washington consiguió que Panamá no renueve su adhesión a la Franja y la Ruta²⁹, a la vez que obligó a Hutchinson a vender su participación³⁰.

En síntesis, ya durante el gobierno de Joe Biden, Washington adoptó una actitud proactiva respecto a la presencia china en América Latina, mientras que, durante el segundo mandato presidencial de Donald Trump, se profundizó la competencia estratégica entre Estados Unidos y China en el Atlántico-Pacífico. Es más, para abril de 2025, el gobierno de Panamá hizo públicos los detalles de un memorando que firmó con Estados Unidos, por el que el ejército estadounidense podrá incrementar la presencia de sus efectivos en ese país centroamericano. El secretario de defensa Hegseth, celebró la firma del memorando, que tiene una duración de tres años y afirmó que Estados Unidos está “recuperando el Canal”, en línea con eso, le dijo al presidente Donald Trump que “China ha tenido demasiada influencia. Obama y otros les dejaron entrar. Nosotros, junto con Panamá, los estamos expulsando, señor”³¹.

Puerto de Chancay y Base Naval del Callao

China, bajo el paraguas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, gana espacios y presencia global gracias a la construcción de infraestructura, a cambio de exclusividad en la administración de, por ejemplo,

26 Cortés, R. (2017). A 40 años del Tratado Torrijos – Carter. Instituto de Relaciones Internacionales. https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2017/09/Efem.Sept._-A-40-a%C3%B1os-del-Tratado-Torrijos.pdf

27 Herrera, L.; Montenegro, M.; Alden, C.; Méndez, A. & Torres-Lista, V. (2021). Nuevas relaciones diplomáticas entre Panamá y China: implicaciones geopolíticas y socioeconómicas. SENACYT, USMA, LSE. https://researchonline.lse.ac.uk/id/eprint/113629/3/Mendez_nuevas_relaciones_diplomaticas_published.pdf

28 DW (13 de junio de 2017). Anuncia Taiwán el cierre inmediato de su embajada en Panamá. DW. <https://www.dw.com/es/anuncia-taiwan-el-cierre-inmediato-de-su-embajada-en-panama/a-39234473>

29 Dangdai. (2025, 3 de febrero). Panamá no renovará su adhesión a la Franja y la Ruta. <https://dangdai.com.ar/2025/02/03/panama-no-renovara-su-adhesion-a-la-franja-y-la-ruta/#:~:text=El%20enviado%20de%20Estados%20Unidos%2C%20Marco%20Rubio%2C,y%20la%20Seda%2C%20firmado%20con%20el%20pa%C3%ADs>

30 Infobae. (4 de marzo de 2025). La firma china Hutchison cedió su participación del Canal de Panamá a un consorcio estadounidense. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2025/03/04/la-firma-hutchison-de-hong-kong-cedio-su-participacion-del-canal-de-panama-a-un-consorcio-estadounidense/>

31 BBC. (11 de abril de 2025). Panamá permitirá a EE.UU. incrementar su presencia militar en su territorio, según un memorando firmado con el gobierno de Trump. Infobae. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cx26qp0y468o>

los puertos que construye. Algunos analistas le confieren al uso civil o comercial de esas infraestructuras, un carácter dual, es decir, que los puertos, aeropuertos y corredores viales podrían ser utilizados, en un eventual conflicto armado, de manera militar por parte de Beijing. De manera que, el Puerto de Chancay, con dimensiones que lo convierten en el más importante del Pacífico sudamericano, provoca un cambio en las relaciones logísticas y comerciales de la región, pero también podría devenir en una reconfiguración del equilibrio de poder en Sudamérica. Lo más novedoso de ello es que, ese movimiento tectónico, no está siendo impulsado por el tradicional ordenador regional, Estados Unidos, sino por una potencia extra-regional sin pasado colonial ni de influencia cultural sobre América Latina, la República Popular China. En definitiva, un puerto construido y administrado por China, en territorio de Sudamérica, es un clavo en el zapato del Tío Sam.

El Puerto de Chancay es una de las tantas obras de infraestructura que está desarrollando China en todo el mundo. En noviembre de 2024, el gobierno peruano recibió, para su inauguración, al presidente Xi Jinping. Hay un consenso de opinión, en la sociedad peruana, que las operaciones de Chancay marcarán un antes y después en el comercio marítimo entre Asia y Latinoamérica, ya que ni Chile ni Perú contaban, hasta ese momento, con una ruta directa con los buques portacontenedores más grandes del mundo. En ambos casos debía hacerse una escala en Estados Unidos o México, a fin de transferir la carga a buques más pequeños y luego retomar el viaje, todo lo cual demandaba 35 días de marcha. Este escenario cambió con el inicio de operaciones del Puerto Chancay, que cuenta con la capacidad de recibir buques de gran porte, lo que permite reducir entre diez y quince días la ruta, ya que no son necesarias las escalas mencionadas. Como lo anunció el ministro de economía de Perú, “Ahora tendremos línea directa de Chancay a Shanghái”³².

La estrategia portuaria global de China se centra en asegurar nodos marítimos clave para respaldar su economía e intereses estratégicos. Al invertir en puertos de todo el mundo, Beijing garantiza cadenas de suministro seguras y eficientes para sus importaciones y exportaciones. El Puerto de Chancay se encuadra en esta estrategia, al brindar un enlace marítimo directo entre América del Sur y Asia, mejorando la capacidad de China para influir en las rutas comerciales regionales y redes logísticas. Este posicionamiento estratégico ayuda a la República Popular no sólo a asegurar sus intereses económicos, sino también a extender su influencia geopolítica en regiones tradicionalmente dominadas por potencias occidentales. Por ello es que la presencia china en el Puerto de Chancay plantea alarmas políticas y de seguridad para Estados Unidos. En primer lugar, la presencia del gigante asiático en América Latina podría cambiar el equilibrio geopolítico regional, reduciendo la influencia de Estados Unidos en su tradicional esfera de influencia. Esto podría conducir a un realineamiento de las alianzas regionales y asociaciones económicas, incrementándose la dependencia de China en materia de comercio e inversión. En segundo lugar, la infraestructura clave bajo control chino plantea riesgos y desafíos para la seguridad de Washington, pues podrían generarse vulnerabilidades en las cadenas de suministro y en materia de espionaje, debido a la naturaleza de uso dual de la infraestructura portuaria³³.

De hecho, en febrero de 2019, el almirante Craig Faller, entonces jefe del Comando Sur, alertó que en el futuro “China podría usar su control de puertos de aguas profundas en el hemisferio occidental para

32 Fuentes Zurita, G. (2024). Puerto Chancay y la nueva ruta de la seda. *Revista de Marina*, Volumen 142, Número 1002. <https://revistamarina.cl/es/articulo/puerto-chancay-y-la-nueva-ruta-de-la-seda/1000>

33 Solis de Ovando, J. (2024). Strategic, Political, and Economic Implications of the Chancay Port Development. Global Americans Report. <https://globalamericans.org/wp-content/uploads/2024/08/Strategic-Political-and-Economic-Implications-of-the-Chancay-Port-Development.pdf>

aumentar su posición operacional global”³⁴. En eventuales tiempos de guerra entre la República Popular China y Estados Unidos, el Puerto de Chancay podría ser utilizado por la Armada del EPL para reabastecer fuerzas y apoyar operaciones contra Estados Unidos en el Pacífico Oriental, incluso en ausencia de un acuerdo formal de base o alianza militar. Asimismo, Chancay sería particularmente útil como puerto de aguas profundas de gran capacidad, pues podría recibir buques de guerra y los submarinos nucleares de la Armada del EPL. Su distancia de Estados Unidos es lo suficientemente amplia como para protegerlo parcialmente de los ataques de las fuerzas militares estadounidenses, al tiempo que permitiría que las fuerzas navales chinas lanzadas desde Perú influyan en la costa oeste de Estados Unidos³⁵.

Por lo expuesto es que Washington ha decidido poner un cerco al peligro estratégico militar que supone Beijing en el Puerto de Chancay. El Departamento de Estado de Estados Unidos ha aprobado una venta al Ministerio de Defensa del Perú de una serie de servicios de ingeniería, construcción, gestión de proyecto, servicios logísticos y otros, a través del programa Ventas Militares al Extranjero (FMS, por sus siglas en inglés), para el proyecto de la Marina de Guerra del Perú de modernización de su principal instalación militar, la Base Naval del Callao. El gobierno peruano ha solicitado un paquete que comprende la administración y gestión por parte de contratistas privados y funcionarios estadounidenses, por un valor estimado en 1.500 millones de dólares, que se desembolsarán a lo largo de diez años. El Departamento de Estado considera que la venta de servicios para apoyar a Perú en la modernización de la Base Naval del Callao, es consistente con la política exterior estadounidense, pues ayuda a mejorar la seguridad de un socio importante, que se viene erigiendo como una fuerza de estabilidad política y económica en América del Sur³⁶.

Mientras tanto, el pragmatismo en materia de política exterior de Perú ha conseguido un puerto de aguas profundas, capaz de reducir los tiempos logísticos y optimizar las exportaciones e importaciones entre Asia y América Latina, a la vez que mejorar sus capacidades navales, a partir de la modernización de su base en el Callao. Habría que preguntarles a sus competidores o históricos adversarios si esas transformaciones alteran o no el equilibrio de poder regional.

Base Naval Integrada y Polo Logístico Antártico de Tierra del Fuego

A comienzos de 2023, el gobierno provincial de Tierra del Fuego, Argentina, firmó un memorándum de entendimiento con una empresa china, destinado a la construcción de un “puerto multipropósito” y un complejo industrial en Río Grande, con una inversión cercana a los 1.250 millones de dólares. Aunque se presentó como proyecto comercial, generó debates por un eventual uso dual, es decir, comercial/logístico y militar, dada su cercanía estratégica al Estrecho de Magallanes, al Canal de Beagle y el Paso de Drake, además de la Antártida. Como consecuencia de las denuncias de diputados y referentes políticos opositores a la administración de la provincia fueguina, el proyecto se detuvo y, en su lugar, el

34 Pajuelo, G. (s/f). El primer puerto de China en Latinoamérica se construye en Perú. Global Affairs and Strategic Studies. <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/el-primer-puerto-de-china-en-latinoamerica-se-construye-en-peru>

35 Ellis, E. (2024). Implicación estratégica del Puerto de Chancay operado por China. REDCAEM Working Paper Series (WPS). Revista N°42, Noviembre. Eje de Geopolítica y Geoestrategia. Red China y América Latina: Enfoques Multidisciplinarios (REDCAEM). <https://chinayamericalatina.com/wp-content/uploads/2024/11/WP42-Noviembre-2024-REDCAEM.pdf>

36 Watson, P. (2026, 17 de enero). Contratistas de EEUU trabajarán en la modernización de la Base Naval del Callao de la Armada de Perú Infodefensa.com. <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/5735985/contratistas-estados-unidos-trabajar-armada-peru-modernizacion-base-naval-callao>

gobierno nacional anunció la construcción de una Base Naval Integrada en Ushuaia y un Polo Logístico Antártico. En abril de 2024, la entonces jefa del Comando Sur, general Laura Richardson, visitó Argentina para informarse sobre el proyecto referido. Un mes después de haber estado en Argentina, volvió a criticar la presencia de China en la región, en especial en materia de inversión en infraestructura crítica y la posibilidad que el gigante asiático haga uso militar de las instalaciones³⁷.

Ushuaia ocupa una posición estratégica dentro de la geografía argentina. Su cercanía relativa al continente antártico, su proyección natural sobre el Atlántico Sur y su condición de capital de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur la convierten en un enclave fundamental para cualquier política vinculada a la logística antártica, la defensa nacional y la inserción geopolítica del país en el extremo austral. En este contexto, la Base Naval Integrada de Ushuaia y el Polo Logístico Antártico constituyen iniciativas de relevancia geopolítica, ya que permitirán reforzar la presencia argentina en la Antártida, mejorar las capacidades logísticas nacionales y posicionar a Ushuaia como un nodo dentro del sistema antártico internacional (Romero, 2026).

La Base Naval Integrada despierta interés de ambas potencias competidoras, pues se trata de un enclave cercano al paso interoceánico Atlántico-Pacífico, no solo desde un punto de vista logístico comercial/militar sino además por los recursos estratégicos que de allí se pueden obtener, a la vez que es la entrada mejor ubicada a la Antártida. En cuanto a lo estrictamente militar, la base argentina podría servir de apoyo logístico a aeronaves, buques de superficie y sumergibles, sobre todo a los de propulsión nuclear, de alguna de las potencias en disputa. Además, fortalecería la capacidad de observación y control en el Atlántico Sur y el Estrecho de Magallanes.

Consideraciones finales

Desde el año 2011 hasta el 2025, el Indo-Pacífico fue el escenario de la competencia estratégica entre Estados Unidos y China, que se intensificó a partir de 2017 y alcanzó picos de alto nivel con asociaciones estratégicas como AUKUS, en 2021. Por entonces, la estrategia estadounidense de las Cadenas de Islas como cercos que contenían la capacidad de proyección naval de Beijing, parecían querer encerrar al gigante asiático en su propio entorno vecinal. Sin embargo, la talasocracia ejercida por la República Popular China fue haciendo retroceder, sobre sus propios pasos marítimos a Estados Unidos, hasta contra-cercarlos en su viejo y, hasta 2025, olvidado patio trasero. Washington nunca tuvo en cuenta que Beijing algo había aprendido de encerronas, cuando en la quinta “campana de cerco” de los nacionalistas, en la década de 1930, los comunistas abandonaron su base en el sureste de China, dando lugar a lo que se conoció como Larga Marcha, estrategia que consolidó la revolución y el liderazgo de Mao.

De manera que, a finales de 2025, el eje geopolítico de confrontación entre Washington y Beijing dejó de ser el Indo-Pacífico, para pasar a ser el Atlántico-Pacífico. Una vez reposicionados en la región, Estados Unidos se embarcó en el desarme o neutralización de cada uno de los enclaves interoceánicos y portuarios chinos. Comenzó por el Canal de Panamá, siguió por el proyecto de construcción de un Puerto Multipropósito en Tierra del Fuego y buscó reducir la debilidad estratégica que suponía una Terminal Portuaria en Chancay con capacidad de uso dual, a través de participar de la modernización y expansión de la Base Naval del Callao. A priori, podríamos decir que Estados Unidos logró desarmar o al menos

37 Perfil. (9 de mayo de 2024). Tras su viaje a Argentina, la generala Laura Richardson dijo que América Latina “no se beneficia” de los recursos que extrae China. Perfil. <https://www.perfil.com/noticias/internacional/tras-su-viaje-a-argentina-laura-richardson-dijo-que-america-latina-no-se-beneficia-del-extractivismo-de-china-en-la-region.phtml>



Figura 2. Mapa que indica Canal de Panamá, Puerto de Chancay y Base Naval Integrada de Tierra del Fuego generado por IA. (Imagen generada por OpenAI, 2026).

neutralizar en el corto plazo, las posiciones avanzadas chinas, lo cual significa una victoria geopolítica. Sin embargo, si miramos la película global, en lugar de su edición regional, podríamos decir que esas victorias podrían ser relativas y no absolutas y, además, que se dieron en el primer anillo de las esferas de influencia y poder estadounidense, si imaginamos al entorno regional de Estados Unidos como la piedra arrojada en medio de un charco, lo que provoca la formación de círculos concéntricos. El final del largometraje dependerá, en los próximos años, si se impondrá la diplomacia del comercio e inversión en infraestructura, altamente necesaria en Sudamérica, o la de Estados Unidos, que hasta ahora no se ha caracterizado por esas variables.

Hemos titulado este trabajo de investigación a partir de dos conceptos, el de Indo-Pacífico y el de Atlántico-Pacífico. Sin embargo, ya hemos mencionado que no es neutral la primera de las palabras compuestas, pues forma parte de la narrativa de Estados Unidos y sus socios y aliados, mientras que Asia-Pacífico es la adoptada por la República Popular China. Ambas tienen connotaciones geoestratégicas y geopolíticas, razón por la que consideramos llamar a ese escenario geográfico Asia Indo-Pacífico, pues esa composición nos parece neutral y con ella sintetizamos las posturas de ambas potencias. Y si bien hemos acuñado el concepto de Atlántico-Pacífico, ya en el cenit de nuestro análisis reconsideramos esa opción y buscamos resignificarlo, pues nos parece más preciso el de Latino Atlántico-Pacífico, ya que el espacio o entorno en juego es el latinoamericano, no así la América anglosajona, francesa o neerlandesa. En definitiva, la competencia entre Washington y Beijing ha dejado de ser regional, enclavada en el corazón del Asia Indo-pacífico, para pasar a ser global, posicionada en la médula espinal del Atlántico Pacífico: el Latino Atlántico-Pacífico.

DEL MEDITERRÁNEO A CHINA

Rutas marítimas, hegemonía y geopolítica

Por Lic. Damián Carca

El artículo examina la importancia histórica y contemporánea del poder marítimo como fundamento de la hegemonía global. A partir de un recorrido histórico que abarca desde el Mediterráneo antiguo hasta el predominio naval estadounidense del siglo XX, se analiza cómo el control de las rutas comerciales permitió el ascenso de grandes imperios y la construcción de órdenes internacionales. Asimismo, se estudia la influencia de las teorías de Alfred Thayer Mahan sobre la estrategia marítima estadounidense y el modo en que China intenta reducir su dependencia de las rutas controladas por Estados Unidos mediante corredores terrestres, proyectos ferroviarios y expansión naval. Finalmente, el trabajo sostiene que la competencia por el control de los mares continúa siendo uno de los ejes centrales de la geopolítica contemporánea.

Palabras clave: Poder marítimo; Geopolítica; Hegemonía; Alfred Thayer Mahan; Estados Unidos; China; Rutas comerciales marítimas.

Introducción

A lo largo de la historia, el control de los mares y de las rutas comerciales ha desempeñado un papel central en la construcción del poder de las grandes potencias. Desde el Mediterráneo antiguo hasta el Atlántico Norte contemporáneo, las hegemonías internacionales estuvieron estrechamente vinculadas a la capacidad de dominar espacios marítimos estratégicos, proteger el comercio y proyectar influencia sobre regiones relevantes del sistema internacional.

El presente trabajo analiza la evolución histórica del poder marítimo como herramienta geopolítica, a través del estudio del ascenso de las potencias navales europeas, la consolidación del predominio marítimo de Estados Unidos durante el siglo XX y, finalmente, la estrategia contemporánea de China para reducir su vulnerabilidad frente al dominio naval estadounidense. En este sentido, el artículo busca demostrar que las rutas marítimas continúan siendo uno de los principales escenarios de competencia geopolítica global.

La importancia de las rutas marítimas como creador de Imperios

Desde que las sociedades comenzaron a complejizarse, el mar se convirtió en una herramienta fundamental de poder geopolítico. Las primeras grandes civilizaciones orientaron sus esfuerzos al control de los espacios marítimos y, en particular, de las rutas comerciales. El Imperio aqueménida (550

– 330 a.C.), por ejemplo, proyectó su poder hacia el Levante mediterráneo¹ y transformó esa región en una zona de disputa con otras civilizaciones, especialmente con el mundo griego. Los helenos lograron imponerse gracias a sus poderosas flotas, especialmente bajo el liderazgo de Atenas (478 – 404 a.C.), dando origen a lo que posteriormente se conocería como el imperialismo ateniense. Más adelante, las conquistas de Alejandro Magno (336 – 323 a.C.) expandirían aún más la influencia helénica sobre el Mediterráneo oriental.

Sin embargo, no sería hasta el gran conflicto de la Antigüedad entre la República romana y Cartago² cuando una potencia logró establecer, por primera vez en la historia, una hegemonía sostenida sobre gran parte de un espacio marítimo. Tras las Guerras Púnicas, Roma transformó al Mediterráneo en el *Mare Nostrum*, y consolidó un dominio naval y comercial sin precedentes para la época³.

El control de los mares y de las rutas comerciales se consolidó progresivamente como una herramienta geopolítica de enorme importancia. Si en la Antigüedad el Mediterráneo había sido el eje de disputa entre las grandes potencias de la época, la expansión oceánica iniciada a fines del siglo XV trasladó la competencia hacia el Atlántico y, posteriormente, hacia escala global. Gracias a los avances en navegación, cartografía y construcción naval, pudieron consolidarse grandes imperios de ultramar. Los primeros en lograrlo fueron los imperios portugués y español; posteriormente, les seguirían los holandeses, británicos y franceses, que expandieron su influencia mundial mediante el dominio naval, comercial y colonial⁴.

De esta manera, el eje gravitacional del poder mundial se desplazó hacia el Atlántico Norte, desde donde las grandes potencias proyectaron su influencia política, económica y militar sobre el resto del mundo. Aunque en la actualidad el ascenso del Indo-Pacífico y de China parece desafiar parcialmente esa centralidad, la importancia estratégica del Atlántico Norte continúa siendo evidente. No es casualidad que la principal alianza militar contemporánea lleve el nombre de Organización del Tratado del Atlántico Norte, lo cual refleja la persistencia histórica del espacio euroatlántico como núcleo de poder global.

En este sentido, la historia del poder marítimo demuestra que el control de los mares no solo permitió la expansión comercial de las grandes potencias, sino también la construcción de órdenes internacionales y sistemas de hegemonía. Desde el Mediterráneo antiguo hasta el Atlántico Norte contemporáneo, quien logra dominar las principales rutas marítimas obtiene una ventaja decisiva en la competencia geopolítica mundial.

El ascenso de Estados Unidos hacia el dominio marítimo

El estadounidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) destaca como uno de los pensadores más importantes en guerra naval, estrategia y política internacional. En su obra más influyente, *“The Influence of Sea Power upon History”* (1890), Mahan sostuvo que el dominio de los mares constituía uno de los factores centrales para alcanzar la grandeza nacional. Según su visión, las potencias capaces de controlar

1 Holslag, J. (2019). Tres mil años de guerra y paz: Una historia política del mundo. Pasado & Presente. P.127

2 Guerras Púnicas (264–146 a.C.): Serie de tres conflictos entre Roma y Cartago por la hegemonía del Mediterráneo. La primera (264–241 a.C.) otorgó Sicilia a Roma; la segunda (218–201 a.C.) desarticuló el imperio de Aníbal tras la campaña de Escipión; y la tercera (149–146 a.C.) culminó con la destrucción total de Cartago y la consolidación del dominio romano sobre gran parte del Mediterráneo.

3 Goldworthy, A. (2019). La caída de Cartago: Las Guerras Púnicas, 265-146 a.C.. Editorial Ariel.

4 Kennedy P. (1987) Auge y caída de las grandes potencias , P.350



Mapa 1: El Imperio español y sus rutas comerciales. Extraído de: World History Encyclopedia.



Mapa 2: El Imperio británico y sus rutas comerciales. Extraído de: World trading routes in the British

las rutas marítimas, proteger el comercio oceánico y mantener una flota poderosa poseían ventajas decisivas tanto en tiempos de guerra como de paz.

“Las armadas son instrumentos de las relaciones internacionales (...). El alcance de las armadas es (...) mucho más amplio [que el de los ejércitos]. [Las armadas] pueden hacerse sentir donde los ejércitos nacionales no pueden llegar, excepto bajo protección naval... La cuestión para Estados Unidos, en lo que respecta al tamaño de su armada, no es tanto lo que desea lograr como lo que está dispuesto o no a conceder”⁵.

5 Alfred Thayer Mahan en Anderson, A. M. (2017, diciembre). Mahan’s interference in U.S. policy. Naval History Magazine, 31(6). U.S. Naval Institute. <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/2017/december/mahans-interference-us-policy>

U.S. Wars, Bases, and Expansion Abroad, 1941–1945

Significant combat, bases, and expansion outside U.S. states. At World War II's height, the United States controlled approximately 30,000 installations at 2,000 base sites abroad. Map reflects relative number and positioning of bases around 1945. For ease of comparison we use contemporary borders and a Mercator projection.



Mapa 3: Bases estadounidenses y su expansión entre 1941-1945. Extraído de Maps (s.f.) David Vine.

U.S. Wars, Bases, and Expansion Abroad, 1950–1978

Significant combat, bases, and expansion outside U.S. states. Map reflects relative number and positioning of bases, which totaled over 1,000 by the 1960s. Some bases occupied for only part of this period. For ease of comparison we use contemporary borders and a Mercator projection.



Mapa 4: Bases estadounidenses y su expansión entre 1950-1978. Extraído de Maps (s.f.) David Vine.

Las ideas de Mahan encontraron un terreno fértil en un Estados Unidos en plena expansión económica e industrial. A finales del siglo XIX, Washington comenzó a abandonar progresivamente su tradicional aislamiento continental para proyectar su influencia más allá de América del Norte. La Guerra Hispano-estadounidense de 1898 marcó un punto de inflexión en este proceso, el cual permitió a Estados Unidos



Mapa 5: Las principales rutas comerciales marítimas del mundo. Extraído de *El Orden Mundial* (2024).

consolidar posiciones estratégicas en el Caribe y el Pacífico mediante el control de territorios e islas como Puerto Rico, Guam y Filipinas. En paralelo, la construcción del Canal de Panamá reforzó la capacidad estadounidense de conectar rápidamente sus flotas entre el Atlántico y el Pacífico, mientras que la consolidación de bases navales en distintos puntos del globo amplió su capacidad de proyección militar y comercial.

Sin embargo, no fue hasta mediados del siglo XX, especialmente durante la Segunda Guerra Mundial y en los años posteriores a su conclusión, que Estados Unidos logró consolidar su dominio naval sobre las principales rutas marítimas globales. Uno de los primeros pasos en esa dirección fue el precio estratégico que Londres debió pagar por la ayuda estadounidense mediante el “Acuerdo de destructores por bases” de 1940, a través del cual Washington proporcionó cincuenta destructores navales antiguos a Gran Bretaña a cambio del derecho a establecer bases militares en diversos territorios británicos del Atlántico y el Caribe.⁶

Tras el final de la Segunda Guerra Mundial y posteriormente durante la Guerra Fría, Estados Unidos consolidaría definitivamente su predominio marítimo global mediante una vasta red de bases navales, alianzas militares y despliegues permanentes en los principales océanos del mundo. Esto le otorgó la capacidad no solo de intervenir sobre las rutas comerciales más importantes del planeta, sino también de proyectar poder militar e influir geopolíticamente sobre regiones estratégicas del sistema internacional.

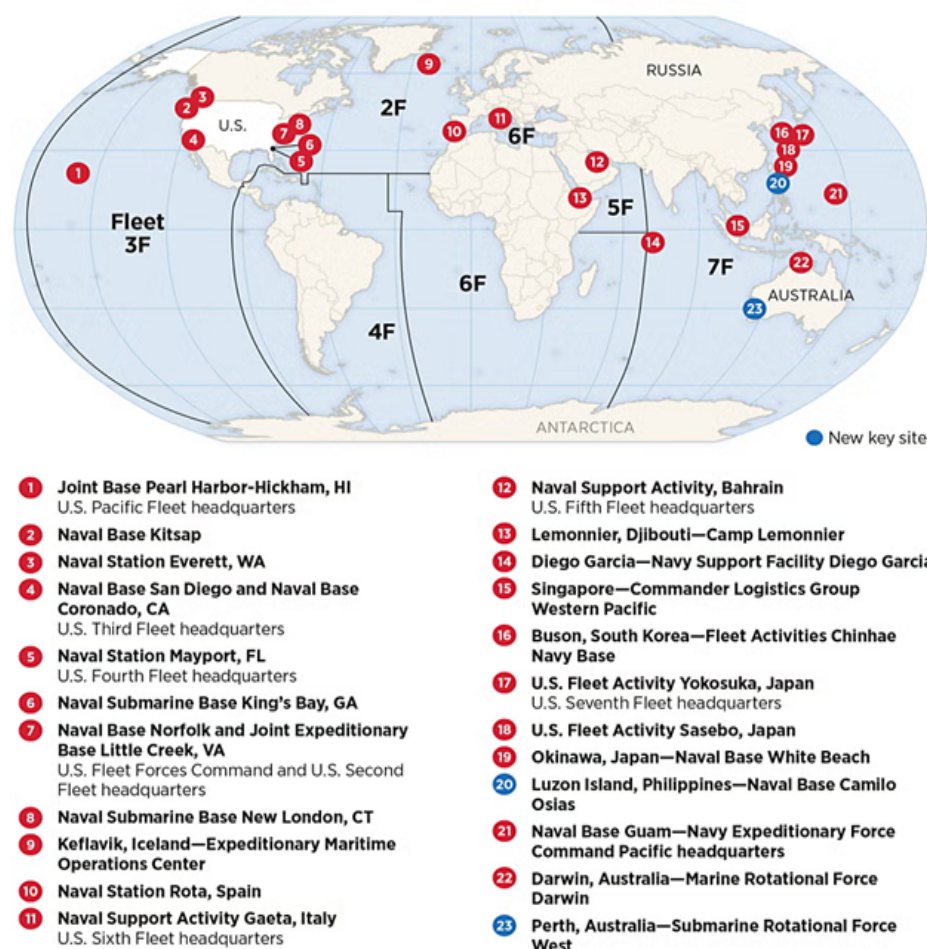
En términos geopolíticos, el predominio naval estadounidense también constituyó uno de los factores estructurales que explican la victoria de Estados Unidos sobre la Unión Soviética durante la Guerra Fría⁷. Mientras Moscú se consolidó principalmente como una potencia terrestre, con enormes dificultades para acceder libremente a los océanos y proyectar poder marítimo a escala global, Washington construyó un sistema marítimo mundial basado en portaaviones, bases navales, alianzas militares y el control de los principales *choke*-

6 EBSCO Information Services. (s.f.). Destroyers-for-bases deal. EBSCO Research Starters. <https://www.ebsco.com/research-starters/history/destroyers-bases-deal>

7 Friedman, G. (2010). Los próximos 100 años: Pronóstico para el siglo XXI. Océano

Key U.S. Naval Installations

The U.S. Navy's global operation has been bolstered in recent years by the addition of key installations: 10 sites in the Philippines, most notably Naval Base Camilo Osias, and a nuclear submarine and support ship site in Perth, Australia.



Mapa 6: Instalaciones clave de las fuerzas navales estadounidenses. Recuperado de Heritage Foundation.

points –“puntos fundamentales” en las rutas comerciales marítimas internacionales– del comercio mundial.

Esta arquitectura estratégica permitió a Estados Unidos contener a la Unión Soviética sobre el perímetro marítimo euroasiático, particularmente en las regiones que Nicholas Spykman denominó *Rimland*⁸. Desde Europa Occidental hasta Japón, pasando por el Mediterráneo, el Golfo Pérsico y el Sudeste Asiático, el poder naval estadounidense garantizó la capacidad de proyectar fuerza, proteger rutas comerciales y sostener alianzas que limitaron la expansión soviética.

Actualmente Estados Unidos cuenta con una capacidad poder marítimo con la cual seguir sosteniendo su ventaja con respecto a otras potencias. En palabras de Jonathan Masters “*Estados Unidos es una superpotencia marítima porque sus buques de guerra fuertemente armados pueden recorrer miles de kilómetros en cuestión de días y permanecer en lugares sin invadir la soberanía de otros países y, si así lo desean, sin llamar demasiado la atención. Esto convierte a la Armada en una herramienta increíblemente poderosa, especialmente para responder a crisis internacionales*”⁹.

8 Franja costera que rodea el centro continental de Eurasia. Incluye regiones como Europa Occidental, Medio Oriente, India, el Sudeste Asiático y China costera.

9 Masters, J. (2024, 12 junio). Sea power: The U.S. Navy and foreign policy. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr>.



Mapa 6: Estrecho de Malaca. Extraído de El orden Mun-



Mapa 7: Corredor Económico Pakistán-China. Extraído de Eurasia Review.

La Estrategia de China

La estrategia marítima estadounidense y el control de los principales *chokepoints* del comercio mundial representan hoy uno de los principales desafíos geopolíticos para China. Para Beijing, esta situación representa una vulnerabilidad estructural. A diferencia de Estados Unidos, China depende enormemente del comercio marítimo para sostener su crecimiento económico y abastecimiento energético¹⁰. Gran parte de sus importaciones de petróleo provenientes del Golfo Pérsico y África atraviesan el Estrecho de Malaca, uno de los *chokepoints* más importantes del sistema internacional. Este fenómeno es conocido en la literatura estratégica china como el “Dilema de Malaca”, concepto popularizado durante el gobierno de Hu Jintao¹¹ para describir la vulnerabilidad que supone para Beijing la posibilidad de que una potencia naval hostil, particularmente Estados Unidos –aunque también India puede entrar en esa categoría–, pueda interrumpir sus líneas de comunicación marítimas en caso de conflicto. “No es exagerado decir que quien controle el estrecho de Malaca también tendrá el control absoluto de la ruta energética de China”¹².

La importancia geopolítica de Malaca posee además un profundo antecedente histórico para China y para el comercio asiático en general. En 1511, el Imperio portugués conquistó la ciudad y el Sultanato de Malaca, y estableció uno de los primeros grandes puntos de control europeo sobre el comercio marítimo asiático. La ocupación portuguesa permitió a Lisboa intervenir directamente sobre el tráfico comercial entre el Océano Índico y el Mar de China Meridional, lo cual afectó las rutas tradicionales utilizadas por comerciantes chinos, árabes e indios. Para la dinastía Ming, la caída de Malaca representó un fuerte golpe geopolítico y comercial, ya que el sultanato mantenía estrechos vínculos tributarios y diplomáticos con China. La irrupción portuguesa en el estrecho alteró el equilibrio regional y constituyó uno de los primeros antecedentes de la intervención de potencias marítimas externas sobre las rutas estratégicas asiáticas¹³.

org/backgrounders/sea-power-us-navy-and-foreign-policy

10 Zhang, H. (2023, 20 diciembre). China’s economic security challenge: Difficulties overcoming the Malacca dilemma. Georgetown Journal of International Affairs. <https://gjia.georgetown.edu/conflict-security/chinas-economic-security-challenge-difficulties-overcoming-the-malacca-dilemma/>

11 Storey, I. (2006). China’s Malacca dilemma. China Brief, 6(8). Jamestown Foundation. <https://jamestown.org/chinas-malacca-dilemma/>

12 Ibidem.

13 Kaplan.

En consecuencia, Beijing desarrollo una estrategia para disminuir su vulnerabilidad frente al control marítimo norteamericano. Uno de los principales instrumentos de esta política ha sido la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por Xi Jinping, mediante la cual China intenta construir corredores terrestres y marítimos alternativos que le permitan diversificar sus rutas comerciales y energéticas.

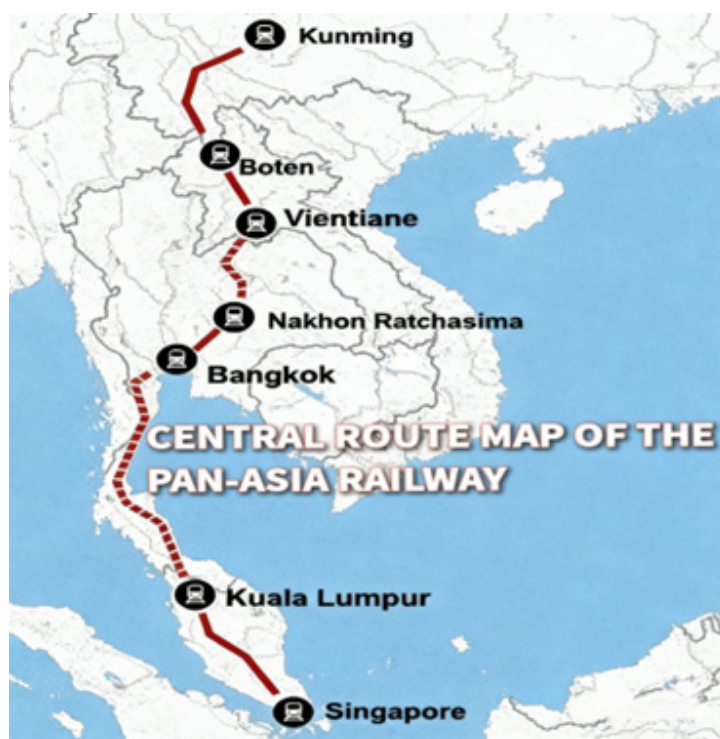
Uno de los proyectos más importantes en este sentido es el *China-Pakistan Economic Corridor*¹⁴, que conecta la provincia china de Xinjiang con el Puerto de Gwadar sobre el Mar Árabe. La lógica geopolítica detrás de este corredor consiste en permitir que mercancías y eventualmente hidrocarburos puedan llegar a territorio chino evitando parcialmente el paso por Malaca. Aunque las dificultades geográficas, los problemas de estabilidad de Pakistán y los elevados costos limitan por ahora su capacidad real de reemplazar las rutas marítimas tradicionales, el proyecto posee un enorme valor estratégico para Beijing al otorgarle una salida directa al Océano Índico.

En paralelo, China impulsó el desarrollo del corredor China-Myanmar¹⁵, considerado uno de los intentos más ambiciosos de reducir la dependencia del Estrecho de Malaca. A través del puerto de Kyaukpyu, Beijing logró construir oleoductos y gasoductos que conectan el Océano Índico con la provincia de Yunnan. De esta manera, parte de las importaciones energéticas chinas pueden ingresar directamente desde Myanmar hacia el interior continental sin necesidad de atravesar Malaca. Sin embargo, el desarrollo del puerto de aguas profundas y del proyecto ferroviario asociado avanza con mayor lentitud debido a la guerra civil en Myanmar y a la inestabilidad política y de seguridad que esta genera.

Asimismo, China avanzó en la construcción de una extensa red ferroviaria internacional destinada a integrar económicamente Eurasia y disminuir su dependencia de las rutas marítimas controladas por potencias navales. Uno de los proyectos más relevantes es el *China-Laos Railway*¹⁶, que conecta la provincia



Mapa 8: Corredor económico China-Myanmar. Extraído de la

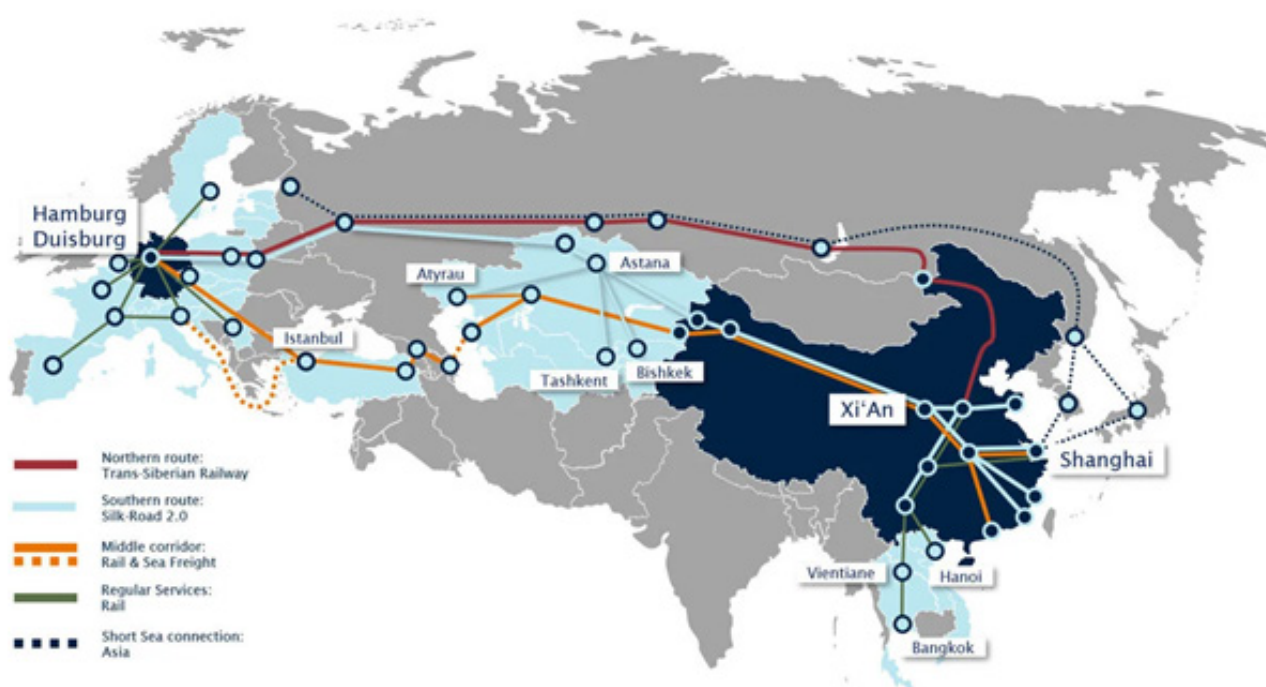


Mapa 9: China-Laos Railway. Recuperado de ASEAN Skyli-

14 How CPEC 2.0 can reshape Pakistan's economy. (2026, mayo 10). *Eurasia Review*. <https://www.eurasiareview.com/10052026-how-cpec-2-0-can-reshape-pakistans-economy-oped/>

15 Bicker, L. (2024). China spent millions on this new trade route - then a war got in the way. BBC News. BBC News

16 Sharma, S. (2025, julio 28). How China-backed highway may turn landlocked Laos into a trade gateway. South China



Mapa 10: Puente terrestre euroasiático. Extraído de Leschaco

china de Yunnan con Laos y forma parte del proyecto ferroviario panasiático que busca extenderse hacia Tailandia, Malasia y eventualmente Singapur. La lógica estratégica detrás de esta infraestructura consiste en consolidar corredores terrestres que permitan a China acceder al sudeste asiático continental sin depender exclusivamente de las rutas marítimas tradicionales.

De manera similar, Beijing impulsó el desarrollo del *China Railway Express*¹⁷, una vasta red ferroviaria que conecta China con Asia Central, Rusia y Europa. Estos corredores ferroviarios permiten transportar mercancías hacia el continente europeo reduciendo parcialmente la dependencia de las rutas marítimas controladas por Estados Unidos y sus aliados. Aunque el transporte marítimo continúa siendo mucho más eficiente y económico para grandes volúmenes de comercio, las vías férreas otorgan a China mayor resiliencia estratégica frente a eventuales bloqueos navales.

Sin embargo, la estrategia china no se limita únicamente al desarrollo de infraestructura terrestre. Beijing también comprendió que, para desafiar verdaderamente el predominio marítimo estadounidense, debía fortalecer su propia capacidad naval. Como hemos mencionado en artículos anteriores¹⁸.

Mientras Estados Unidos continúa sosteniendo un sistema de predominio naval global basado en bases militares, alianzas y control de *chokepoints* marítimos, China intenta reducir esa vulnerabilidad median-

Morning Post. South China Morning Post. <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3352896/how-china-backed-highway-may-turn-landlocked-laos-trade-gateway>

17 Tiseo, I. (2022, enero 26). The China-Europe Railway Express: A closer look into the world's longest railway line. European Guanxi. European Guanxi. <https://www.europeanguanxi.com/post/the-china-europe-railway-express-a-closer-look-into-the-world-s-longest-railway-line>

18 Carca, D. Observatorio Estratégico de los Mares de China. (2026). La Ruta de la Seda Polar y la proyección estratégica china en el Ártico [Boletín N.º 28]. https://www.undef.edu.ar/fmc/maresdechina/boletin/MaresDeChina-boletin28-2026_Analisis1.pdf

te corredores terrestres, vías férreas internacionales, y el fortalecimiento progresivo de su poder naval. En definitiva, Beijing busca evitar que el mar vuelva a convertirse, como ocurrió durante el período colonial, en el principal instrumento de subordinación estratégica de China frente a las grandes potencias marítimas.

Conclusiones

La historia de las relaciones internacionales demuestra que el control de los mares y de las rutas comerciales ha constituido uno de los principales fundamentos del poder global. Desde las disputas en el Mediterráneo antiguo entre persas, griegos, romanos y cartagineses, hasta la expansión atlántica de las potencias europeas y el posterior predominio naval estadounidense, las grandes hegemonías históricas estuvieron estrechamente vinculadas a la capacidad de proyectar poder marítimo.

Las teorías de Alfred Thayer Mahan encontraron su máxima expresión en el ascenso de Estados Unidos durante el siglo XX. Mediante el control de *chokepoints* estratégicos, una vasta red de bases militares y el dominio de las principales rutas oceánicas, Washington logró construir un orden internacional sustentado en su supremacía naval. Este predominio no solo le permitió consolidarse como potencia global, sino también contener a la Unión Soviética durante la Guerra Fría y garantizar la seguridad del comercio marítimo internacional.

Sin embargo, el ascenso de China está introduciendo nuevas dinámicas en la competencia geopolítica global. Consciente de su vulnerabilidad frente al control marítimo estadounidense, Beijing impulsa una estrategia orientada a diversificar sus rutas comerciales y energéticas mediante corredores terrestres, redes ferroviarias internacionales, puertos estratégicos y el fortalecimiento progresivo de su poder naval. El llamado “Dilema de Malaca” refleja precisamente cómo las rutas marítimas continúan siendo un elemento central de la disputa por el poder mundial.

En definitiva, lejos de haber perdido relevancia, el dominio de los mares continúa siendo uno de los pilares fundamentales de la geopolítica contemporánea. La actual competencia entre Estados Unidos y China demuestra que, al igual que ocurrió con las grandes potencias del pasado, quien logre garantizar el control de las principales rutas marítimas y de los espacios estratégicos del comercio internacional poseerá una ventaja decisiva en la configuración del orden mundial del siglo XXI.

Bibliografía

Anderson, A. M. (2017, diciembre). Mahan's interference in U.S. policy. *Naval History Magazine*, 31(6). U.S. Naval Institute. <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/2017/december/mahans-interference-us-policy>

Bicker, L. (2024). China spent millions on this new trade route - then a war got in the way. *BBC News*. <https://www.bbc.com/news/articles/czjyj2rd1zpo>

Carca, D. (2026). La Ruta de la Seda Polar y la proyección estratégica china en el Ártico (Boletín N.º 28). Observatorio Estratégico de los Mares de China. https://www.undef.edu.ar/fmc/maresdechina/boletin/MaresDeChina-boletin28-2026_Analisis1.pdf

EBSCO Information Services. (s.f.). Destroyers-for-bases deal. EBSCO Research Starters. <https://www.ebsco.com/research-starters/history/destroyers-bases-deal>

El Orden Mundial. (2022, 17 agosto). La geopolítica del estrecho de Malaca. *El Orden Mundial*. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/geopolitica-estrecho-malaca/>

- El Orden Mundial. (2024). Las principales rutas comerciales marítimas del mundo. El Orden Mundial. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/principales-rutas-comerciales-maritimas-del-mundo/>
- Friedman, G. (2010). Los próximos 100 años: Pronóstico para el siglo XXI. Océano
- Goldsworthy, A. (2019). La caída de Cartago: Las Guerras Púnicas, 265-146 a.C. Editorial Ariel
- Heritage Foundation. (2026). U.S. Navy. En 2026 Index of U.S. Military Strength. The Heritage Foundation. <https://www.heritage.org/military-strength/assessment-us-military-power/us-navy>
- How CPEC 2.0 can reshape Pakistan's economy. (2026, 10 mayo). Eurasia Review. <https://www.eurasiareview.com/10052026-how-cpec-2-0-can-reshape-pakistans-economy-oped/>
- Holslag, J. (2019). Tres mil años de guerra y paz: Una historia política del mundo. Pasado & Presente.
- Kennedy P. Auge y caída de las grandes potencias (Barcelona: Debolsillo, 2000; 1ª ed. 1987)
- Leschaco. (s.f.). The Eurasian Land Bridge: History, challenges and opportunities in rail freight between Asia and Europe. <https://www.leschaco.com/es/corporate-blog/blog-post/the-eurasian-land-bridge-history-challenges-and-opportunities-in-rail-freight-between-asia-and-europe.html>
- Luscombe, S. (s.f.). World trading routes in the British Empire [Mapa]. The British Empire. <https://www.britishempire.co.uk/article/worldtradingroutesmap.htm>
- Masters, J. (2024, 12 junio). Sea power: The U.S. Navy and foreign policy. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/backgrounders/sea-power-us-navy-and-foreign-policy>
- Netchev, S. (2024). 7 Maps of the Spanish Colonial Empire [Galería de mapas]. World History Encyclopedia. <https://www.worldhistory.org/collection/198/7-maps-of-the-spanish-colonial-empire/7/>
- Sharma, S. (2025, 28 julio). How China-backed highway may turn landlocked Laos into a trade gateway. South China Morning Post. <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3352896/how-china-backed-highway-may-turn-landlocked-laos-trade-gateway>
- Storey, I. (2006). China's Malacca dilemma. China Brief, 6(8). Jamestown Foundation. <https://jamestown.org/chinas-malacca-dilemma/>
- Tiseo, I. (2022, 26 enero). The China-Europe Railway Express: A closer look into the world's longest railway line. European Guanxi. <https://www.europeanguanxi.com/post/the-china-europe-railway-express-a-closer-look-into-the-world-s-longest-railway-line>
- Vine, D. (s.f.). Maps. David Vine. <https://www.davidvine.net/maps.html>
- Zhang, H. (2023, 20 diciembre). China's economic security challenge: Difficulties overcoming the Malacca dilemma. Georgetown Journal of International Affairs. <https://gjia.georgetown.edu/conflict-security/chinas-economic-security-challenge-difficulties-overcoming-the-malacca-dilemma/>

LA CAPACIDAD DE LA OTAN DE ALCANZAR EL INDO-PACÍFICO

Entrevista al Comodoro (RCA) M. J. M Hallé,
Deputy Chief of Staff Plans (MARCOM).

Por el CN (R) Daniel G. Chaluleu

El comodoro Marcel Hallé cuenta con una trayectoria que inició en 1985, en el cuerpo de submarinos canadiense, y desde entonces ha sido una pieza clave en la logística naval internacional. Destacan sus roles como comandante de la Base Esquimalt, jefe de ingenieros de la Armada de Canadá y, más recientemente, sus seis años en la OTAN como subjefe de Estado Mayor en misiones de logística conjunta y planificación marítima, hasta su retiro en 2021.

Introducción

El comodoro (R) Marcel Hallé, de la Armada Real Canadiense, sirvió en la OTAN como subjefe de Estado Mayor J4 desde 2015 hasta 2018 en el Cuartel General Supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa, y luego como subjefe de Estado Mayor de Planificación, de 2018 a 2021, en el Cuartel General Marítimo de la OTAN en Northwood. Desde ya le agradecemos al comodoro Hallé, en nombre de la comunidad educativa de la UNDEF, por el tiempo dedicado a esta entrevista y por el desarrollo certero y actualizado que ha realizado de todos los conceptos que se presentan a continuación.

Entrevista al Comodoro Hallé

Pregunta 1

Dado que el marco de la OTAN se diseñó originalmente para el teatro euroatlántico, ¿cuáles son los principales retos logísticos a la hora de mantener una presencia naval persistente en el Pacífico occidental, tan lejos de las bases europeas tradicionales? Esta pregunta se basa en el Concepto Estratégico de la OTAN de 2022, en el que se menciona a la República Popular China como un actor con “ambiciones y políticas coercitivas” que “desafían nuestros [de la OTAN] intereses, seguridad y valores”.

Para responder a esta pregunta, es fundamental comprender la evolución de la OTAN desde el fin de la Guerra Fría, el auge de China y la trayectoria de la guerra.

El abrupto final de la Guerra Fría llevó a la expansión de la OTAN como consecuencia de la caída del Muro de Berlín en 1989. Desde entonces, la Alianza ha tenido dificultades para gestionar adecuadamente la parte logística en el teatro europeo, por no hablar de otros lugares.



Esto se debe en gran parte a los dividendos de la paz buscados por las naciones, así como al crecimiento de la OTAN. Esta bonanza de dividendos condujo a una disminución general de la capacidad militar y a una reducción del gasto que, a su vez, provocó una menor inversión. Al mismo tiempo, el aumento del número de miembros de la OTAN exacerbó la necesidad de integrar, entrenar, construir y lidiar con un vasto terreno nuevo que no contaba con las mismas estructuras de apoyo y bases.

Se puede argumentar que la capacidad operativa en el teatro de operaciones (centrada en gran medida en el apoyo logístico) se vio afectada de forma significativa y más desproporcionada que otras categorías de combate; una situación agravada no solo por el hecho de que gran parte de esta capacidad se subcontractara al sector privado, sino también porque aspectos como las infraestructuras de los nuevos países miembros de la OTAN necesitaban modernizarse o

desarrollarse (siendo el gasoducto de la OTAN en Europa un ejemplo clave).

La invasión ilegal de Crimea por parte de Rusia en 2014 supuso en cierto modo una llamada de atención para la Alianza. La Cumbre de Gales, celebrada poco después de esta invasión, reafirmó la importancia de la defensa colectiva, lo que acabaría conduciendo a cambios en la estructura de mando y fuerzas de la OTAN, dando lugar a la creación de un mando logístico a nivel operativo (el Mando Conjunto de Apoyo y Capacitación en Ulm, Alemania) en 2018. Es importante destacar que esto reconoció la complejidad del reto logístico de la OTAN y supuso un medio para abordarlo mejor.

La tarea de “defensa colectiva” de la Guerra Fría acabó transformándose en sus tareas fundamentales actuales, surgidas de los conceptos estratégicos adoptados en la Cumbre de Madrid de 2022. Cabe destacar la tarea de seguridad cooperativa, centrada principalmente en los países socios de la OTAN.

Como parte de los cambios en la estructura de mando de la OTAN, se creó en 2018 el Cuartel General de Fuerzas Conjuntas de Norfolk. Una función clave de este cuartel general es asegurar las líneas de comunicación marítimas (SLOC) del Atlántico, lo que permite la capacidad de transporte marítimo para apoyar el envío de refuerzos al teatro de operaciones europeo.

La región del Indo-Pacífico y la amenaza china:

Aunque, en esencia, no hay bases de la OTAN en la región del Indo-Pacífico que ayuden a resolver los problemas logísticos, los cuatro países socios de la OTAN en la región colaboran estrechamente para mejorar la cooperación en apoyo de la seguridad en la región del Indo-Pacífico. El diálogo continuo y la participación en actividades regionales, como el ejercicio RIMPAC liderado por EE. UU, se producen con regularidad, lo que mejora la interoperabilidad con los países miembros y socios de la OTAN, así como con los países invitados. Por lo tanto, en caso de un conflicto regional, probablemente desencadenado por China como agresor, los países de la OTAN, con el apoyo constante de los países del IP4, estarían acostumbrados a trabajar juntos tras haber practicado las operaciones y tácticas de la OTAN.

Las Fuerzas Armadas de EE. UU., el país miembro más grande de la OTAN, cuentan actualmente con bases permanentes a través de acuerdos bilaterales en la mayoría de los países del IP4; ejemplos de ello son las rotaciones de tripulaciones y el mantenimiento que se llevan a cabo en Australia occidental con personal estadounidense destinado allí para facilitar el despliegue de portaaviones y submarinos, así como las bases estadounidenses situadas tanto en Corea del Sur como en Japón.

Sin embargo, la suficiencia de los suministros logísticos actuales preposicionados en estas zonas de bases probablemente sería insuficiente para lo que se requeriría para apoyar cualquier escenario de conflicto. No obstante, dada la voluntad política, representa una medida provisional hasta que se abran las líneas de suministro para reabastecer.

A diferencia del Atlántico, las SLOC del Pacífico son mucho más largas, lo que agrava los retos que plantea el reabastecimiento de la región. Correspondería a los países del IP4, en colaboración con la OTAN, determinar y adquirir la capacidad de transporte marítimo y las fuerzas de protección necesarias para garantizar de forma segura la capacidad de reabastecimiento en la región.

Se está produciendo un avance positivo en la búsqueda de crear esta capacidad entre algunos países de la OTAN y del IP4 que buscan desarrollar la resiliencia industrial en la región del Indo-Pacífico. Existe una iniciativa para asignar buques existentes a una flota de transporte marítimo, lo que permitiría una rápida movilización en caso de conflicto. Además, se pretende fabricar buques de transporte marítimo modernos en estos países socios para aumentar las existencias actuales.

Pregunta 2

Teniendo en cuenta el papel vital de la interoperabilidad en las operaciones de la OTAN, ¿cree que los protocolos logísticos y las normas técnicas están bien adaptados para trabajar con los socios del IP4 (Australia, Japón, Corea del Sur y Nueva Zelanda), o con otros países como Filipinas, para contrarrestar las tácticas de la zona gris u otras actividades militares en los mares de China Oriental y Meridional?

La seguridad cooperativa es una de las tres tareas fundamentales de la OTAN. Inherente a esta tarea está el desarrollo de capacidades que lleva a cabo en el marco de su programa de asociación. El desarrollo de capacidades abarca una amplia gama de iniciativas, entre las que se incluye la transmisión de protocolos logísticos y normas técnicas.

A través de la interacción continua con la OTAN y su programa de desarrollo de capacidades, los países socios están elaborando programas de desarrollo de capacidades a medida que incluyen estos protocolos y normas. Una parte importante de la interoperabilidad consiste en lograr la uniformidad entre las categorías de guerra, incluida la logística.

A raíz de la Cumbre de Washington de 2024, los países del IP4 acordaron reforzar la cooperación en materia de interoperabilidad logística. Los proyectos incluían el fortalecimiento de la seguridad marítima y la capacidad industrial, que son fundamentales para las cadenas de suministro logísticas. Estos países han adoptado o están en proceso de adoptar las normas de la OTAN a medida que se acercan a una mayor interoperabilidad.

Filipinas, aunque no es un país socio de la OTAN, está designada como Gran Aliado extra-OTAN y busca una cooperación más amplia con la OTAN en el desarrollo de la capacidad de disuasión marítima para contrarrestar la agresión china. Ha consolidado sus alianzas con países individuales de la OTAN, siendo Estados Unidos, con diferencia, el socio más grande e importante. No se debe subestimar la importancia de estas iniciativas, y hay que considerar este esfuerzo como un ejemplo para otras naciones no alineadas de la región preocupadas por la expansión de China.

Pregunta 3

Las capacidades de denegación de acceso y de área (A2/AD) de China suponen un desafío para las líneas de suministro convencionales. ¿Qué medidas logísticas sugeriría que la OTAN podría explorar



para maximizar la eficiencia de sus operaciones, especialmente en puntos de estrangulamiento críticos como el estrecho de Malaca?

Es imprescindible neutralizar las zonas en disputa antes de que las fuerzas entren en cualquier espacio denegado, ya sea para transportar mercancías a través de rutas de suministro o para desplegar tropas. Derribar sistemas A2/AD sofisticados e integrados requiere un enorme esfuerzo para neutralizar dicha capacidad. Abordar esto puede llevar un período prolongado de tiempo y exige un gran gasto de municiones para llevarlo a cabo.

Es necesario crear alternativas. Antes de que estalle el conflicto, en una región donde se prevé que las hostilidades se intensifiquen, la OTAN y sus aliados podrían establecer zonas de concentración o bases de operaciones avanzadas, anticipándose a la posibilidad de que se produzcan puntos de estrangulamiento que podrían cortar las líneas de suministro. Otra opción es buscar otras vías de acceso, ya sea por tierra o por aire, en caso de que se corten las rutas marítimas.

Pregunta 4

En caso de que un conflicto en el Indo-Pacífico obligara a EE. UU a retirar recursos de Europa (como es muy probable que ocurra, tal y como está sucediendo ahora en relación con Irán), ¿Cómo cree que los aliados europeos de la OTAN podrían cubrir ese vacío sin comprometer la seguridad del Atlántico, especialmente en el corredor GIUK?

Este escenario se está desarrollando en cierta medida hoy en día. No solo Estados Unidos está desplazando algunos de sus recursos militares para hacer frente a Irán, sino que la retórica del presidente estadounidense, que denigra a la OTAN con amenazas de abandonarla, ha obligado a los países miembros restantes a reconsiderar sus opciones, centrándose en que el refuerzo de la seguridad debe provenir de ellos mismos, sin la posibilidad de que Estados Unidos esté presente.

Supongo que la cuestión de que los países europeos de la OTAN, incluido Canadá, cubran ese vacío ha dado lugar a un acalorado debate en Bruselas, al reconocerse que el resto de los países miembros deben hacer más para cubrir lo que podría ser un vacío potencial. Esto está ocurriendo porque la OTAN está asumiendo ahora más compromisos como consecuencia del actual presidente de Estados Unidos que los que se observaron tras la Guerra Fría. Canadá, por ejemplo, ha alcanzado el objetivo del 2 % del PIB y se ha comprometido a alcanzar el nuevo objetivo del 5 % en los próximos años. Todo esto llevará tiempo. ¿Podrá la OTAN

cubrir el vacío sin Estados Unidos? Yo diría que tendrían que hacerlo. ¿Lo conseguirán? No estoy seguro, pero no apostaría por su fracaso.

El giro de Estados Unidos hacia el Indo-Pacífico cobró impulso durante el segundo mandato del presidente Obama, con un éxito limitado. Recordando la Guerra Fría, cuando el apoyo de la OTAN era posiblemente un referente de excelencia, con el equipo y la logística preposicionados en el teatro de operaciones y reabastecidos según fuera necesario, vemos que fue una época que ya quedó muy atrás. La realidad actual es que las capacidades actuales no alcanzan el nivel que las naciones desearían si se produjera un conflicto de gran envergadura. Algunos argumentarían que el enfoque de “entrega justo a tiempo” adoptado por muchas naciones, agravado por una capacidad industrial que tiene dificultades para aumentar a la velocidad que exige la relevancia militar, pone de manifiesto una vulnerabilidad.

Dicho esto, la naturaleza de la guerra sigue cambiando. El planeta no ha visto una guerra mundial desde 1945. Hasta ese momento, las grandes guerras fueron un fenómeno recurrente durante los últimos 300 años. Sorprendentemente, desde la Segunda Guerra Mundial, todos los conflictos han sido de carácter regional, con un número significativamente menor de víctimas y menos daños. Yo sugeriría que la aparición de naciones con capacidad nuclear ha sido clave para lograr un período relativamente largo de estabilidad global.

A pesar del creciente poderío militar de las potencias hegemónicas actuales (EE. UU. y China), la retórica y las amenazas constantes de que se produzca un conflicto a gran escala aún no se han materializado.

Porque, si se produjera, saben que ninguna de las partes saldría vencedora. Nada antes de 1945 representó un elemento disuasorio tan eficaz.

Los conflictos regionales actuales, en particular lo que está ocurriendo en Rusia/Ucrania y entre Estados Unidos e Irán, tienen sin duda repercusiones globales desde el punto de vista de la estabilidad económica. Sin embargo, la probabilidad de que cualquiera de ellos se globalice es escasa o nula. Cabe señalar que ambos conflictos fueron desencadenados por líderes con egos misóginos, ignorancia y delirios de grandeza; mientras que uno de los instigadores lidera un Estado en decadencia, y algunos argumentarán que el otro está siguiendo sus pasos, lo que llevará a su país por un camino similar.

Si alguna vez hubiera un momento para que China invadiera Taiwán, sería ahora, pero no lo han hecho y tengo la sensación de que no lo harán.

Pregunta 5

Con el auge de acuerdos como el ACSA entre Japón y Filipinas, ¿Prevé usted una necesidad urgente de marcos logísticos multilaterales similares en los que participen miembros de la OTAN para facilitar la logística en los puertos del sudeste asiático?

La firma de acuerdos como el Acuerdo de Adquisición y Servicios Cruzados entre Japón y Filipinas es un paso importante hacia la mejora de la seguridad colectiva. Su extensión a otras naciones afines de la región del Indo-Pacífico y más allá sería un avance positivo.

A tal fin, existen actualmente muchos acuerdos de seguridad, como: Estados Unidos (varios acuerdos bilaterales con varias naciones del Indo-Pacífico), Canadá (hoja de ruta estratégica integral con Japón, los memorandos de entendimiento de defensa con Indonesia y Filipinas), el Reino Unido (Acuerdos de Defensa de las Cinco Potencias y la Asociación de Diálogo de la ASEAN) y las naciones de la Unión Europea (Estrategia de la UE para la Cooperación en el Indo-Pacífico). Todos ellos cuentan con algún tipo de acuerdo de seguridad en la región del Indo-Pacífico.

Al igual que una respuesta temprana, dichos acuerdos abren la puerta a debates diplomáticos sobre seguridad que han aumentado la interoperabilidad a través de diversos ejercicios militares y la cooperación en materia de defensa, incluida la habilitación de actividades de apoyo logístico.

Pregunta 6

Como oficial canadiense que ha servido en la estructura de mando de la OTAN, ¿Cómo cree que Canadá podría equilibrar sus compromisos logísticos internos en el Ártico, considerado uno de los escenarios en los que se producirá un intenso aumento de la actividad militar y comercial, con la creciente demanda de presencia naval en los mares de China Oriental y Meridional?

Se trata de una pregunta oportuna, dada la mayor prioridad que se está otorgando al Ártico. La reciente retórica del presidente de EE. UU sobre su deseo de hacerse con Groenlandia y convertir a Canadá en el estado número 51 se sustenta, en cierta medida, en una intención estadounidense que refleja el creciente reconocimiento de la importancia de esta región desde una perspectiva de seguridad.

Escasamente poblado, el Ártico canadiense es una vasta región aislada en un entorno extremadamente hostil. Los ejércitos de la mayoría de las naciones no están debidamente equipados para operar con eficacia en esta región.

Impulsado por el cambio climático, el Ártico se ha convertido en el centro de un intenso debate sobre su seguridad, ya que las naciones no árticas miran hacia sus vastos recursos, su creciente accesibilidad y la promesa de rutas de tránsito globales más cortas a medida que el hielo se derrite.

Cuando presté servicio en la OTAN entre 2015 y 2021, la Alianza no contaba con una estrategia ártica propiamente dicha. Sin embargo, con el calentamiento climático y la creciente presencia de naciones no árticas en esta región, en particular China, la Alianza prestó cada vez más atención y dio mayor prioridad al extremo norte.

En este sentido, dar prioridad a los compromisos logísticos internos de Canadá en el Ártico es un buen comienzo. El primer ministro canadiense, Mark Carney, ha convertido recientemente la habilitación y la seguridad del norte en un pilar fundamental de la nueva política exterior ártica de Canadá. Sus beneficios duales son los proyectos de construcción nacional que facilitarán una mayor presencia y acceso, lo que conducirá tanto al crecimiento interno como a una presencia militar más fuerte destinada a reforzar la soberanía y la seguridad de Canadá en la región. El primer ministro ha animado a la OTAN a invertir y participar en esta ambiciosa iniciativa.

Pregunta 7

La guerra moderna exige una producción industrial rápida. Los drones utilizados en Ucrania y Rusia son un ejemplo de esa necesidad. ¿Cómo evalúa la base industrial de defensa de los miembros canadiense y europeos de la OTAN, en términos de la capacidad de sostener un consumo de alta intensidad de elementos como munición, repuestos o drones necesarios para un escenario de teatro de operaciones en el lejano Pacífico?

El conflicto entre Rusia y Ucrania ha cambiado, en gran medida, drásticamente el enfoque de la guerra. Muchos estarían de acuerdo en que el ejército ucraniano se ha convertido en pionero en la guerra con drones; no solo por su capacidad para producir rápidamente drones de gran efecto a un coste reducido, sino por su dominio de forma desproporcionada del espacio de batalla utilizando esta tecnología.

Teniendo en cuenta que el conflicto entre Rusia y Ucrania es principalmente una batalla terrestre y aérea,

un conflicto en el teatro de operaciones del Indo-Pacífico sería muy diferente, con un mayor énfasis en el ámbito marítimo y librado a lo largo de grandes distancias geográficas.

La información de dominio público sobre el gasto de munición estadounidense, que ha dado lugar a una reducción de las reservas debido al actual conflicto en el estrecho de Ormuz, es motivo de cierta preocupación, sobre todo teniendo en cuenta la breve duración de la intensa campaña de bombardeos, que solo duró unas pocas semanas antes del actual se acordó un alto al fuego.

Los titulares recientes indican que se han suspendido las entregas de sistemas de armas contratadas por Estados Unidos a sus aliados europeos como consecuencia del conflicto con Irán, lo que apunta a problemas de suministro. Dado que Estados Unidos cuenta con el ejército más grande del mundo, el hecho de que tenga problemas de suministro y existencias no augura nada bueno para naciones con menor capacidad en circunstancias similares.

Un conflicto en la región del Indo-Pacífico significaría muy probablemente enfrentarse a China, un ejército que tiene una capacidad y profundidad significativamente mayores que Irán. Como se reflejaba en una pregunta anterior, el fin de la Guerra Fría supuso una disminución significativa de la base industrial militar de la OTAN, que hoy en día sigue estando muy por debajo de lo que era antes de 1989.

En mi opinión, la probabilidad de que se produzca un conflicto de alta intensidad con China es muy baja; sin embargo, si llegara a producirse, los miembros de la Alianza que acudieran en ayuda de las naciones asociadas del Indo-Pacífico tendrían que aumentar rápidamente su base industrial para mantener cualquier enfrentamiento de cierta duración. Se plantearía un reto significativo, dadas las extensas líneas de suministro que habría que proteger, además de la intensidad que supone mantener la lucha en el teatro de operaciones.

Se requeriría un compromiso significativo por parte de las naciones aliadas y asociadas para destinar los recursos necesarios a estar preparadas en las primeras fases de un conflicto. Si este se produjera hoy, estas naciones tendrían grandes dificultades para soportar un conflicto de alta intensidad y prolongado si se encontraran en una situación en la que no tuvieran el margen de maniobra para aumentar su capacidad.

Pregunta 8

La logística moderna depende en gran medida de los datos, y las actividades de las flotas “grises” causan daños a los cables submarinos. ¿Qué medidas cree que debería adoptar la OTAN para proteger las líneas de suministro marítimas de la interferencia con los cables submarinos en el Indo-Pacífico?

Cuando presté servicio en la OTAN, la necesidad de proteger los cables submarinos se consideraba fundamental para la seguridad. Su protección se tuvo en cuenta en algunos escenarios de ejercicios de la OTAN. Es cierto que el esfuerzo por proteger los cables submarinos es una tarea hercúlea, dada la vulnerabilidad natural de esta infraestructura, ya que se extiende a lo largo de un vasto océano. La OTAN no ha encontrado necesariamente una solución infalible para protegerla.

En cualquier espacio de combate es fundamental que el flujo de información no se interrumpa para poder llevar a cabo la guerra con éxito. La forma en que se transmite la información es irrelevante; lo que importa es que la información llegue a donde debe llegar en el momento en que debe estar allí.

No hace mucho tiempo, se generó gran consternación por el corte de un cable submarino en el mar Báltico como consecuencia de la agresión rusa contra Ucrania. Aunque el suceso tuvo una amplia cobertura mediática, desconozco el impacto que tuvo en el desarrollo del conflicto, ya que apenas se hizo mención al

respecto en los medios de comunicación.

Con el avance de la tecnología y las nuevas capacidades que se están implementando, la dependencia de los cables submarinos irá disminuyendo con el tiempo. La capacidad de Starlink ha sido un factor clave en el conflicto entre Rusia y Ucrania. Su impacto, cuando esta capacidad se vio interrumpida durante el conflicto, se notó de forma rápida y significativa.

Al ser más rentable que tender o reparar cables submarinos, a medida que se desplieguen más capacidades similares a Starlink y se implante una mayor redundancia, la dependencia de estos cables perderá importancia.

Pregunta 9

El aumento del nivel del mar está alterando las cartas de navegación y la infraestructura portuaria en todo el Indo-Pacífico, especialmente en las pequeñas naciones insulares (por ejemplo, Tuvalu) y en las zonas bajas densamente pobladas (por ejemplo, Yakarta). ¿Cómo cree que influirá esto en la planificación logística a largo plazo tanto para las operaciones de combate como para la asistencia humanitaria y el socorro en casos de desastre (HADR) en la región?

La realidad del aumento del nivel del mar se está sintiendo con especial intensidad en estas zonas estratégicas de baja altitud, lo que reduce inevitablemente la capacidad de establecer bases avanzadas. Esto añade una mayor presión a las naciones que dependen de estas masas de tierra de baja altitud, donde las alternativas de mitigación se vuelven más costosas debido a la creciente vulnerabilidad que supone el aumento de las distancias de despliegue, lo que alarga los plazos de transporte marítimo.

Esto significa que las naciones deben invertir más para aumentar su capacidad de transporte marítimo. En un escenario relacionado con el combate, los requisitos de protección de las fuerzas supondrán una carga adicional para mantener esta capacidad a salvo.

Pregunta 10

Dado el creciente deshielo y la apertura de nuevas líneas marítimas de comunicación (SLOC) en el Ártico, ¿Cree que esto supondrá una oportunidad para que Canadá aumente su importancia, tanto militar como industrial, dentro de la OTAN? ¿Podrían estos cambios climáticos y geográficos hacer que las costas septentrionales de Canadá sean más vulnerables, ya que están menos pobladas y/o protegidas que las costas del Atlántico y del Pacífico?

Esta realidad se está produciendo hoy en día. Como se ha comentado en la pregunta 6, la recién estrenada Política Ártica de Canadá tiene como objetivo abordar tanto los retos militares como las oportunidades industriales. El atractivo y, por ende, la vulnerabilidad del Ártico canadiense aumentarán a medida que más naciones busquen explotar los recursos árticos, disputen las reivindicaciones territoriales de Canadá y ejerzan más presión sobre la libertad de navegación en este paso global a medida que se abran rutas más cortas. En conjunto, todo ello supone un reto de seguridad para Canadá y, por extensión, para la Alianza de la OTAN.

Un paso oportuno y positivo en el Ártico canadiense es el reconocimiento por parte del actual Gobierno canadiense tanto de la vulnerabilidad como de las oportunidades al crear los nuevos planes de construcción nacional, que siguieron a la política exterior de Canadá para el Ártico. Se trata de iniciativas de gran envergadura para hacer frente a las amenazas emergentes en materia de seguridad y economía en el extremo norte de Canadá. La gobernanza del Ártico desempeña un papel clave a través del Consejo Ártico. Este proporciona un foro para la diplomacia y el diálogo.

Pregunta 11

Estados Unidos no ha ratificado la CONVEMAR, y las actividades marítimas en el Ártico aumentan debido al deshielo. ¿Cree que podría surgir un conflicto de intereses en relación con la ZEE proyectada hacia el Ártico desde Alaska y Canadá?

El conflicto de intereses, o más exactamente el desacuerdo entre Estados Unidos y Canadá sobre los derechos de paso en el Ártico, ya existe. Las dos naciones siguen en desacuerdo respecto al estatus del Paso del Noroeste. Considerado como aguas territoriales internas desde la perspectiva canadiense, Estados Unidos lo ve como un estrecho internacional que conecta dos grandes masas de agua. Al igual que Estados Unidos, tanto China como Rusia, alineadas con la posición estadounidense, también cuestionan la reivindicación de Canadá.

Conviene que los dos países norteamericanos lleguen a algún acuerdo en un futuro próximo, ya que esperar a resolver esta cuestión será más difícil a medida que el planeta siga calentándose. Lograr un acuerdo entre Canadá y EE. UU actuaría como un contrapeso más fuerte frente a sus adversarios. A medida que se acelera la presión para explotar el Ártico, donde naciones extranjeras compiten por el acceso, tal vez el pragmatismo prevalezca entre los estadounidenses y los canadienses para llegar a algún acuerdo unificado como respuesta a cualquier amenaza no norteamericana que se plantee.

Pregunta 12

A medida que EE. UU avanza hacia una mayor dependencia de los sistemas no tripulados y los drones, ¿cómo cree que la OTAN podría planificar la integración de normas para el mantenimiento y la logística de estas plataformas autónomas en un área de operaciones tan vasta?

Estados Unidos no es el único que está incorporando una mayor capacidad militar no tripulada en sus planes de batalla. Como se ha señalado anteriormente, los avances que se están produciendo en Ucrania y los impresionantes progresos realizados en este ámbito la convierten en un adversario formidable.

El despliegue de sistemas no tripulados simplifica la carga logística por la sencilla razón de que elimina la necesidad de mantener personal en el campo de batalla y reduce las bajas humanas. El mero hecho de alimentar, alojar y evacuar médicamente al personal supone un enorme alivio para el sistema de apoyo.

Los procesos y estándares de la OTAN se asientan sobre una base sólida. Se trata de un área de capacidad sólida que ha perdurado y se ha fortalecido a lo largo de los más de 75 años de existencia de la OTAN. Los miembros de la OTAN, y en cierta medida las naciones asociadas, cuentan con una amplia experiencia a la hora de introducir nuevas capacidades, así como en la creación de los estándares y procedimientos de mantenimiento que sustentan la eficacia. Las capacidades no tripuladas recibirían un trato similar. Estar preparados y mantener la superioridad en combate comienza con sistemas capaces operados por personal bien entrenado.

Pregunta 13

¿Qué perspectiva prevé en un escenario hipotético como el de que Estados Unidos deje de ser miembro de la OTAN, bajo el liderazgo de la actual Administración?

Se considera que la probabilidad de que Estados Unidos abandone la Alianza de la OTAN es extremadamente baja. La situación con el actual presidente es análoga a la de un matón que continuamente profiere amenazas y rara vez las lleva a cabo. El presidente estadounidense ha amenazado con abandonar la OTAN en múltiples ocasiones, demasiadas para contarlas, tanto en su primer mandato como en el actual. Su retó-

rica alcanzó recientemente su punto álgido al criticar a los países de la OTAN que no dan un paso al frente para ayudar a Estados Unidos en el conflicto en curso con Irán y, sin embargo, Estados Unidos aún no ha abandonado la Alianza.

La reciente Ley de Autorización de Defensa Nacional, promulgada en 2024, impide que el presidente de EE. UU. se retire unilateralmente de la OTAN. Como miembro fundador de la OTAN y su mayor financiador, es muy poco probable que el actual presidente, y posiblemente los futuros presidentes, consigan la mayoría de dos tercios del Senado necesaria para aprobar la retirada de la Alianza.

Conclusiones del entrevistador

Desde su creación en 1949, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN / NATO) ha sido un ejemplo de solidez, cooperación y eficiencia, además de constituir una garantía de seguridad para los Estados que la componen. Diseñada inicialmente para hacer frente a los desafíos del mundo bipolar que surgió luego de la Segunda Guerra Mundial, se adaptó y evolucionó en la medida en que los tiempos lo requirieron. Constituida originalmente por doce naciones que enfrentaban la amenaza expansionista de la URSS, fue incrementando la cantidad de participantes –fundamentalmente luego de la caída del muro de Berlín en 1989–, hasta llegar a los treinta y dos que la componen actualmente. Además, hay que considerar naciones afines como las del grupo IP4 mencionado por el Comodoro Marcel Hallé, como así también los integrantes de los programas de Asociación para la Paz (PfP), el Dialogo Mediterráneo (MD) y la Iniciativa de Cooperación de Estambul (ICI). De manera unilateral por parte de los EE. UU., existen también los “Grandes Aliados Extra-OTAN” (MNNA, *Major non-NATO Allies*), uno de los cuales es la República Argentina.

En términos coloquiales, la OTAN se convirtió en un “club” o una póliza de seguros cuya membresía atrajo a otras naciones, incluso algunas que, al momento de su fundación, eran integrantes de la alianza opositora. También su propósito inicial único de “defensa colectiva” fue ampliado luego de la cumbre de 2022 con tres tareas centrales que la complementan: *Disuasión y defensa, prevención y manejo de crisis y seguridad cooperativa*.

Concebida para un teatro de operaciones centrado en el Océano Atlántico Norte, su área de interés, al igual que la sus Estados componentes o asociados, se ha expandido con el tiempo. Tal es así que, en su concepto estratégico, publicado en 2022, sostiene que la República Popular China es un actor antagonista que desafía sus intereses, seguridad y valores. También en el citado documento se responsabiliza a China de “operaciones híbridas y cibernéticas maliciosas”, “retórica de confrontación y la desinformación” y “subvertir el orden internacional basado en reglas, incluso en los dominios espacial, cibernético y marítimo”.

Un pronunciamiento tan contundente implica la necesidad de, en caso necesario, desarrollar operaciones militares en teatros alejados del Atlántico Norte, lo cual plantea desafíos logísticos que han sido claramente respondidos por el comodoro (R) Marcel Hallé, de la Real Marina de Canadá.

Ante la requisitoria investigativa, el CM (R) Hallé fue tajante en cuanto a que para afrontar operaciones de envergadura en el Océano Pacífico, donde las líneas de comunicación marítima (por donde transitan los elementos que componen la logística) son mucho más extensas que las del Atlántico, la OTAN debe intensificar su relación e interoperabilidad con los aliados regionales (IP4, Australia, Japón, Corea del Sur y Nueva Zelanda). A este natural inconveniente se suman otras situaciones que, al momento de efectuar esta entrevista, dificultarían un adecuado sostén logístico en un hipotético

conflicto en los Mares de China. Las mismas son:

a) Los EE. UU. –la mayor potencia integrante de la OTAN–, están posicionando numerosos medios en el Medio Oriente, para sostener (operativa y logísticamente) el esfuerzo de guerra en Irán. Esto sucederá por un tiempo que, por ahora, parece indefinido.

b) El deshielo producido por el calentamiento global en el Ártico provoca, y lo hará aún más en el futuro, la necesidad de posicionar y sostener logísticamente medios militares en ese teatro de operaciones, cuya importancia a futuro inevitablemente aumentará. Canadá ya ha afrontado esta situación, disponiendo un progresivo aumento de su inversión en defensa que llegará al 5% de su PBI en un futuro próximo.

c) La retórica del actual presidente Donald Trump con respecto a la potencial salida de los EE. UU. de la OTAN no hace más que minar la confianza mutua entre aliados históricos. De hecho, al momento de redactar estas conclusiones, los EE. UU. acaban de anunciar la retirada de 5.000 militares basados hasta ahora en Alemania, como “represalia” a sus aliados europeos por no intervenir más vehementemente en las operaciones militares desarrollándose actualmente en Irán. Afortunadamente para la solidez de la Alianza Atlántica en el mediano o largo plazo, y como bien resaltó el CM (R) Hallé, el hipotético retiro de los EE. UU. de la OTAN debería formalizarse con el voto de dos tercios de los integrantes del Senado de dicho país, algo que no parece tener probabilidades de ocurrir.

Complementariamente, el CM (R) Hallé resalta la necesidad de crear alternativas logísticas. Antes de un conflicto, en una región donde se prevé una escalada de hostilidades, la OTAN y sus aliados podrían crear zonas de concentración/bases de operaciones avanzadas anticipándose a la aparición de puntos críticos que podrían interrumpir las líneas de suministro. Otra opción es buscar otras rutas de acceso, ya sea por tierra o aire, en caso de que se interrumpan las líneas marítimas. Todo ello sin prisa, pero sin pausa, considerando que los EE. UU. tienen abundante cantidad de medios y tropas en el Indo-Pacífico, en virtud de acuerdos bilaterales con países de la región.

En cuanto al flujo de datos, una capacidad crítica en las operaciones militares contemporáneas, y más aún en un teatro de operaciones lejano como lo es el Océano Pacífico occidental, el entrevistado resalta la introducción del manejo de datos vía Starlink, para no depender de los vulnerables cables submarinos, que pueden –y suelen ser– blanco de ataques abiertos o mediante operaciones de “zona gris”.

Para finalizar, es necesario mencionar también que el CM (R) Hallé resalta que, en la guerra moderna, en la cual el uso de drones se ha convertido vital, la OTAN no marcha rezagada. Al igual que en otros aspectos, sus estándares técnico-operativos han sido probados durante más de 75 años. El uso de drones en la OTAN, cuya vital importancia ha sido puesta de manifiesto recientemente por las fuerzas armadas de Ucrania, no es atributo únicamente de los EE. UU., sino que avanza como una capacidad más que estará disponible, como tantas otras, según los más altos estándares mundiales. El despliegue de sistemas no tripulados simplifica las operaciones logísticas, por el solo hecho de eliminar la necesidad de mantener tropas en el campo de batalla, y además reduce las bajas. Tan solo alimentar, dar refugio y evacuar al personal médico supone una enorme carga para el sistema de apoyo, que es eliminada mediante los sistemas no tripulados.

Como reflexión final, podría considerarse que la historia de crecimiento de la OTAN, desde su fundación hasta el presente, pareciera estar dando lugar a un ciclo de contracción. Por un lado, porque ante el ascenso de China como superpotencia el Indo-Pacífico surge como un teatro de mayor importancia que el Atlántico Norte. También porque el Ártico se agrega como área de interés y futuro teatro de operaciones que planteará nuevos y particulares desafíos logísticos. Por otro, por la decreciente par-

ticipación del país más poderoso de la Alianza, los EE. UU. esto se ve magnificado por la retórica del actual presidente de ese país.

Sin embargo, los conceptos vertidos por el CM Marcel Hallé relativizan esta situación, encuadrándola más como una adaptación a una nueva realidad que como una disminución en la gravitación de la OTAN. Está en cada uno de los lectores la interpretación de la situación.

OPERACIONES MILITARES ACTUALES Y EL INDO-PACÍFICO

Por el CT Pablo R. Pereyra

Dentro del pensamiento militar contemporáneo existen distintas corrientes, por eso es necesario aclarar qué, en el presente artículo, se toman y analizan algunos elementos de la naturaleza subjetiva de la guerra, es decir, el armamento, la doctrina, el entorno de combate, etc.

Los conflictos actuales y las operaciones realizadas por los Estados Unidos, Israel, Irán y Rusia influyen en la forma de pensar en la guerra del mañana. Las doctrinas se modifican en base a las nuevas tecnologías, sus usos, tácticas y modos de empleo. Por consiguiente, en el presente artículo se analizará brevemente la forma en la cual se desarrollan ciertos conflictos u operaciones militares actuales, y su posible influencia en un hipotético conflicto en el Indo-Pacífico.

Palabras Clave: Drones FPV; Inteligencia Artificial; Negación de acceso; Despliegue ágil de combate; Centros de gravedad; Dimensión informativa; Blanco (target).

Introducción

La evolución de los conflictos contemporáneos, como la guerra entre Ucrania y Rusia, las operaciones militares de Israel en Gaza y en el Líbano, y las operaciones estadounidenses *Absolute Resolve* y *Midnight Hammer*, entre otras, están modificando profundamente la manera en que las potencias militares conciben la guerra del siglo XXI. En este sentido, las lecciones extraídas permiten anticipar cómo podría desarrollarse un eventual conflicto en el Indo-Pacífico, considerado hoy como uno de los principales escenarios estratégicos a nivel global.

Haciendo foco

La guerra en Ucrania, en particular, dejó indicadores centrales para los planificadores militares: la superioridad aérea absoluta ya no puede darse por garantizada. Ya que, a pesar del enorme poder militar ruso, Moscú no logró dominar completamente el espacio aéreo ucraniano, debido a la combinación de defensas antiaéreas móviles, misiles occidentales y una extensa dispersión de los objetivos. Esta situación representa una advertencia directa a cualquiera de las grandes potencias, en caso de una futura guerra.

De igual manera, quedó demostrado que la supervivencia de las fuerzas resulta más importante que la concentración masiva de medios. Grandes bases aéreas, depósitos logísticos o agrupaciones de aerona-

ves se transformaron rápidamente en blancos vulnerables frente a misiles, drones y ataques de precisión. Como consecuencia, las fuerzas modernas han comenzado a priorizar la dispersión y la movilidad permanente¹.

En el Indo-Pacífico, por otro lado, si se diera un hipotético enfrentamiento entre China, Taiwán y Estados Unidos, este estaría condicionado por enormes distancias geográficas, territorios insulares y sistemas defensivos de gran profundidad. En un escenario en el que China lleva décadas desarrollando una estrategia de negación de acceso (*A2/AD Anti Access/Area Denial*) basada en misiles de largo alcance, radares, satélites y defensas aéreas integradas, capaces de dificultar seriamente las operaciones estadounidenses en la región.

Por su parte, la Fuerza Aérea de Estados Unidos viene diseñando el concepto de *Despliegue Ágil de Combate* (ACE)². En palabras de Schulenburg, respecto a un ejercicio militar efectuado en febrero de 2026: “el ejercicio puso a prueba la capacidad de la Fuerza Aérea para operar en un entorno conflictivo desde el inicio de las hostilidades, con operaciones y unidades dispersas a lo largo de grandes distancias”³.

Israel aplicó parte de esa lógica en sus operaciones sobre Gaza y el Líbano, combinando inteligencia en tiempo real con vigilancia constante y ataque quirúrgicos de alta precisión. La integración entre sensores, inteligencia artificial y aviación permitió ejecutar operaciones rápidas sobre objetivos específicos, minimizando tiempos de reacción y aumentando la presión operativa sobre sus adversarios.

Si se traspola lo mencionado anteriormente a nuestra zona de interés, esa misma dinámica probablemente adquiriría una escala mucho mayor. Las fuerzas estadounidenses y aliadas deberían operar desde múltiples bases pequeñas, distribuidas en las islas del Pacífico, evitando la concentración de recursos en instalaciones fijas vulnerables a ataques chinos. La movilidad y el engaño pasarían a ser elementos centrales de la supervivencia operacional.

Otro aspecto decisivo es el protagonismo alcanzado por los drones como consumibles tácticos. La, ya mencionada, guerra en Ucrania consolidó el uso masivo de drones FPV, vehículos kamikaze y sistemas de vigilancia permanente, cuyo bajo costo y capacidad de operar y destruir objetivos los convirtieron en un insumo táctico de enorme eficacia. De este modo, el campo de batalla moderno comenzó a volverse transparente: prácticamente todo movimiento puede ser detectado en tiempo real.

A su vez, Israel complementó este modelo mediante el uso intensivo de inteligencia automatizada y sistemas ISR integrados, que permiten localizar objetivos rápidamente y ejecutar ataques de precisión casi inmediatos. Esta combinación redujo significativamente los tiempos entre detección y destrucción del blanco⁴, fenómeno conocido como “*kill chain* acelerada”.

En cuanto al Indo-Pacífico, esto implicaría el empleo masivo de enjambres de drones aéreos y navales destinados a vigilar flotas, hostigar portaaviones, atacar bases y saturar defensas enemigas. Los sistemas no tripulados dejarán de ser un complemento táctico, para convertirse en herramientas estructura-

1 Bondar, K. (02 de junio de 2025). “*Spider’s web*” *Redefines Assymetric Warfare*. Obtenido de CSIS- Center for Strategic & International Studies: <https://www.csis.org/analysis/how-ukraines-spider-web-operation-redefines-asymmetric-warfare>

2 MSS Defence (2024) *La evolución del campo de batalla: Los últimos drones FPV en la guerra moderna*. Recuperado el 11 de mayo de 2026 de <https://mssdefence.com/es/blog/la-evolucion-del-campo-de-batalla-los-ultimos-drones-fpv-en-la-guerra-moderna/>

3 Schulenburg, R. (16 de marzo de 2026). *Shuffling the deck: realising ACE in the Indo-Pacific*. Extraído de: <https://www.iiss.org/online-analysis/military-balance/2026/03/shuffling-the-deck-realising-ace-in-the-indo-pacific/>

4 <https://www.twz.com/air/iranian-f-14-tomcats-meet-their-doom-in-israeli-airstrikes>

les del combate moderno.

En cuanto al “tren logístico”, las enormes distancias oceánicas podrían transformarse en uno de los principales centros de gravedad del conflicto. Y en cuanto a los posibles objetivos materiales o blancos seleccionados, las aeronaves cisterna, transportes estratégicos, puertos, bases y rutas marítimas serían los puntos prioritarios. Sin abastecimiento constante de combustible, municiones y repuestos, incluso las fuerzas más avanzadas perderían rápidamente su capacidad operativa. Es por ello que el control de las líneas de comunicación marítimas y aérea serían tan importantes como las propias batallas.

Otro elemento fundamental observado tanto en Ucrania como en Medio Oriente, es el crecimiento de la guerra electrónica y el ciberespacio. Interferencias GPS⁵, bloqueos de comunicaciones y ataques digitales se convirtieron en herramientas cotidianas capaces de degradar drones, radares y sistemas de mando sin necesidad de destrucción física directa.

En el escenario de análisis, China probablemente intentaría neutralizar satélites –capacidad que ya está desarrollando⁶–, interrumpir redes de comunicación y afectar sistemas de navegación aliados desde el inicio de las hostilidades. La guerra ya no se limitaría únicamente al espacio físico, sino también al dominio electromagnético y digital.

Las operaciones recientes de Estados Unidos en Medio Oriente también dejaron enseñanzas relevantes: ataques coordinados con bombardeos furtivos, misiles de precisión, guerra electrónica y engaños estratégicos⁷ son algunos de los elementos a los que prestarles atención.

En paralelo, la dimensión informativa adquiere un peso cada vez mayor. Ucrania demostró el enorme impacto de las redes sociales, el uso de información en tiempo real y la construcción del relato/narrativa estratégica ante la opinión pública internacional. La guerra moderna también se libra en internet, donde la percepción global puede influir directamente en las alianzas, el apoyo político y la legitimidad internacional.

A manera de cierre, las enseñanzas que dejan los conflictos recientes parecerían ser claras: en las guerras del siglo XXI, la victoria no dependerá únicamente de destruir al enemigo, sino de desorganizarlo, cegarlo y paralizar su capacidad de respuesta antes de que pueda reaccionar de manera efectiva.

Finalmente, todas estas experiencias sugieren que un eventual conflicto en el Indo-Pacífico sería altamente tecnológico, multidimensional y veloz. La combinación de inteligencia artificial, drones, guerra electrónica, ataques de precisión y operaciones informativas modificaría profundamente las características tradicionales del combate entre grandes potencias.

Referencias

Altman, H. (2026). *Israel Building Factory to Pump Out Its Own FPV Drones*. The War Zone. Disponible en: <https://www.yahoo.com/news/articles/israel-building-factory-pump-own-162053366.html?guccount->

5 Se puede consultar el nivel de degradación de la señal GPC a nivel mundial en: <https://gpsjam.org/>

6 Narvaes, C. (2024). *China se encuentra desarrollando su propia “Estrella de la Muerte”, un dispositivo que será capaz de destruir satélites con un arma de microondas*. Disponible en <https://www.debate.com.mx/tecnologia/China-desarrolla-una-Estrella-de-la-Muerte-para-destruir-satelites-en-orbita-20241106-0169.html>

7 Ellis-Jones I. (2026). *Operation Epic Fury U.S. Aircraft Losses Visualized*. Disponible en: <https://www.twz.com/air/operation-epic-fury-u-s-aircraft-losses-visualized>

[ter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAMVlhgOwda48Pit-S5O1xGXJFzI6eBk63q4vd9LCGCXXjXRpL9pJjYVej4gVG-gXquLiRLrSOXOlcyP-5pYnrGe69YLW9-ZoLkxBBgmjYCy-Tel2nbAe6sEdxesPz4915PrExWOOeCvCHPFJm9GLGhFM8RGqLVqo3ptygwfnjiJBE](https://www.csis.org/analysis/how-ukraines-spider-web-operation-redefines-asymmetric-warfare)

Bondar, K. (2025). *"Spider's web" Redefines Assymetric Warfare*. Disponible en: [https://www.csis.org/analysis/how-ukraines-spider-web operation-redefines-asymmetric-warfare](https://www.csis.org/analysis/how-ukraines-spider-web-operation-redefines-asymmetric-warfare)

Jones, S. G. (2026). *Is the United States Prepared for a War with China?* Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/united-states-prepared-war-china>

Morris, I. (2024). *Guerra, ¿para qué sirve?* Barcelona: Ático de los Libros.

Schulenburg, R. (2026). *Shuffling the deck: realising ACE in the Indo-Pacific*. Extraído de: <https://www.iiss.org/online-analysis/military-balance/2026/03/shuffling-the-deck-realising-ace-in-the-indo-pacific/>

Silva, M. A. (1989). *Los Vehículos Aéreos no tripulados*. Escuela Superior de Guerra Aérea.

LA COMPETENCIA ESTRATÉGICA POR LA ANTÁRTIDA

Desde la perspectiva de los “actores blancos” China y los Estados Unidos

Por Ernesto Martín Raffaini

El presente artículo pretende explicitar las narrativas actuales en torno a las actividades de la República Popular China en la región antártica y sus implicaciones geopolíticas. Analizando la percepción de otros actores con intereses en el continente blanco –como los Estados Unidos–, respecto a la presencia de Beijing y su ascenso como potencia “revisionista” de las instituciones internacionales, las normas y reglas de gobernanza antártica (regidas por el Tratado Antártico).

Como conclusión sobre los posibles escenarios al 2048 y los múltiples desafíos que enfrenta China y los EE.UU. en la participación de los asuntos antárticos, las tensiones en torno a los recursos y la gobernanza podrían eventualmente desembocar en un conflicto. Determinar indicadores portadores de hechos futuros nos permitirá identificar la posición de los llamados “actores blancos” de cara al futuro.

Palabras clave: China; Antártida; competencia; Estados Unidos; Tratado antártico; gobernanza, actores blancos.

Introducción

La República Popular China se ha convertido en un actor polar clave con intereses tanto en el Ártico como en la Antártida. En este último ha desarrollado y desplegado los tres factores de poder que las “potencias antárticas” relevantes (también llamadas *actores blancos*) despliegan en el continente, a saber: La *ciencia*, desde investigación propiamente dicha, hasta la pesca y bioprospección; la *logística*, desde el turismo hasta el transporte marítimo, aéreo y terrestre, y por último; *operaciones en la profundidad antártica* (posibilidad de desplegar de manera continua y sostenida más al sur del paralelo 75).

En los últimos años, China ha realizado importantes inversiones en la Antártica y se ha convertido en un participante activo en su gobernanza, con lo cual se ha convertido en el país con más crecimiento en infraestructura en los últimos años. Este hecho es comparable a la inversión que China ha realizado también en desarrollo espacial.

De este modo, Beijing presenta un desarrollo espejo tanto en el espacio como en la Antártida. No solo por sus capacidades, infraestructura y ciencia, sino también porque ambos entornos geográficos se complementan: los activos espaciales chinos sirven para el desarrollo de ciencia, logística y profundidad

antártica; y a su vez, la presencia en la Antártida le permite tener conciencia situacional espacial, telemetría, seguimiento y detección de objetos espaciales tanto chinos como de otros países.

Las actividades chinas en la Antártida están destinadas a garantizar que Beijing no quede excluida ante cualquier posibilidad futura de un cambio en el *statu quo* jurídico de la región. Por eso, y adelantándonos a las conclusiones, China no es una potencia revisionista, es un actor que usa las reglas de juego y las herramientas jurídicas e instituciones internacionales en pos de sus intereses.

El gobierno chino considera al continente blanco como un “espacio común global”, y entiende la expansión de su presencia en la Antártida como un medio para establecer las bases físicas necesarias para sus intereses y derechos en la Antártida.

Los intereses estratégicos de China, tanto en los polos como en otras geografías, reflejan, en términos realistas, los objetivos clásicos de todos los Estados: *poder y recursos*, ya sean ictícolas, científicos, minerales o hidrocarburíferos.

Si bien la Antártida sigue siendo una región pacífica, caracterizada por un alto grado de cooperación internacional, también es una frontera emergente para actividades con el potencial de una escalada, y donde la influencia tanto de China como de otras potencias preeminentes del sistema internacional se están extendiendo.

En lo que se refiere a los asuntos antárticos, Beijing ha cambiado su postura en los últimos tiempos, pasando de una narrativa de oposición a una más proactiva. En línea con esto, enuncia como objetivo estratégico “*incrementar la influencia internacional de china y la defensa de los territorios nacionales para el 2049*”¹, no con el fin de ejercer soberanía sobre un territorio antártico pretendido, sino como espacio común global, es decir no una porción de territorio sino *toda* la Antártida. Se puede afirmar que China está esperando pacientemente a que se redefinan las reglas internacionales respecto a la Antártida luego de la revisión del Tratado Antártico en 2048².

Es necesario destacar que el sistema del Tratado Antártico no posee cláusulas jurídicas para enfrentar el actual contexto geopolítico o estrategias de competencia desarrolladas por potencias revisionistas –entendida como una potencia insatisfecha que busca socavar las “reglas de juego” con una intención predatoria–.

En una columna de opinión publicada por *The Australian*, la Dra. Elizabeth Buchanan, profesora de Estudios Estratégicos de la Universidad Deakin en el Australian War College, advirtió que

*“Conocemos bien la tendencia de signatarios como China, Rusia e incluso Estados Unidos para interpretar el derecho internacional de manera bastante creativa, basta con mirar el Mar del Sur de China. Y los signatarios conocen bien la zona gris del Tratado Antártico. El tratado prohíbe la militarización en el continente, sin embargo, el personal y equipo militar se consideran permisibles si se despliegan en ‘apoyo a la investigación científica’”. (Buchanan, 2021)*³.

1 NSI. (2019, octubre). *SMA Chinese Strategic Intentions - White Paper. Strategic Multilayer Assessment (SMA)*. <https://nsiteam.com/social/wp-content/uploads/2019/10/SMA-Chinese-Strategic-Intentions-White-PaperFINAL-01-Nov-2.pdf>

2 Cesarin, S. (2021). *China reaffirms strategic interest in Antarctica*. *Diálogo Américas*. <https://dialogo-americas.com/articles/china-reaffirms-strategic-interest-in-antarctica/>

3 SupChina en español. (2021, 20 de mayo). *La creciente influencia de China en la Antártida*. <https://supchina.com/espanol/la-creciente-influencia-de-china-en-laantartida/>

China y su proyección antártica

El gigante asiático inició su actividad antártica en la década de los 80, con la colaboración de Australia. Para el año 1983, se adhirió al Tratado Antártico, y el 20 de noviembre de 1984 envió la primera Expedición nacional China de Investigación Antártica (CHINARE), que marcó el inicio de la investigación polar del país. Más adelante, en el plan quinquenal chino del año 2011 caracterizó a la Antártida como “nueva frontera estratégica” y estableció como objetivo estratégico convertirse en una “gran potencia polar”.

En línea con esto, en 2013 el presidente Xi Jinping expresó que uno de sus grandes objetivos en el futuro es integrar estratégicamente las zonas polares a su proyecto de conectividad global, la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Los esfuerzos del gigante asiático en el ámbito comercial y de la investigación científica con aplicaciones para uso dual aumentan su influencia en los distintos segmentos de la gobernanza antártica, así como su capacidad de proyección de poder como un actor blanco.

Es por ello que, si consideramos que el avance chino sobre los asuntos antárticos ha logrado cierta aceptación y hasta apoyo de los Estados con percepciones “idealistas” –entendidos como aquellos que creen en el uso pacífico de la Antártida y el *statu quo* del Sistema del Tratado Antártico– sin pensar que dicha maniobra estratégica va acompañada indefectiblemente de los proyectos estratégicos atemporales del país asiático, podemos decir que la “campana antártica diplomática” está siendo exitosa, hasta el momento.

Gracias a las instituciones del derecho internacional conformadas por el Sistema del Tratado Antártico, está garantizado un uso pacífico, seguro y un orden estable en la Antártida, pero hay indicios que determinan que puede ser el escenario de disputas geopolíticas cuyo horizonte temporal, al menos por ahora, es el 2048 con la posible renegociación del protocolo ambiental del Sistema del Tratado Antártico, el Protocolo de Madrid.

La relevancia de las regiones polares para China puede entenderse a través de la lente, que anteriormente enunciamos, de los “espacios comunes globales” que conectan la Antártida, la alta mar y el espacio, en los que, este país, como potencia en ascenso pretende extender su influencia.

Es decir que, China como otros actores blancos que tienen intereses en la Antártida bregan por inversiones en infraestructura para posibilitar el sostén logístico, investigación científica y presencia en la profundidad Antártica.

La Antártida es un continente rico en recursos donde se necesita un compromiso de gobernanza para monitorear, evaluar y contrarrestar las actividades protegidas por el Sistema del Tratado Antártico de aquellas potencias que pretenden modificar el *statu quo*.

La estrategia china del Collar de Perlas, junto a la perspectiva de poder controlar los recursos e influir en la gobernanza y el potencial surgimiento de futuras nuevas rutas marítimas, ha atraído el interés a este sector, anteriormente reservado solo para la ciencia y el uso pacífico.

Más allá de darle a China acceso a infraestructura y recursos estratégicos, la creciente cartera de inversiones del país asiático ofrece un apalancamiento financiero que podría ser aplicado para asegurar ventajas políticas en la diplomacia antártica. A modo de ejemplo, China podría financiar el establecimiento de nuevas bases antárticas para aquellos países con poco presupuesto para inversiones de infraestructura estratégica, y en caso de no poder pagarlo, estos países estarían en riesgo de caer en la llamada

“trampa de la deuda china”, ya desarrollada en otras publicaciones de este boletín⁴.

En estos términos China, como se mencionó anteriormente, no es una potencia revisionista, ya que utiliza las herramientas jurídicas internacionales en pos de sus intereses, no intenta cambiar las reglas de juego internacionales, sino posicionarse como un actor de peso, relevante sobre estas cuestiones, pero siempre dentro de las reglas de juegos establecidas.

En línea con esto, el 18 de enero de 2017, el presidente Xi Jinping identificó una serie de “nuevas fronteras” ante las Naciones Unidas en Ginebra, entre las cuales se encontraban las zonas polares, el lecho marino profundo y el espacio exterior, a los cuales denominó “espacios estratégicos” y sobre los cuales reclamó un mejor régimen para promover la cooperación internacional.

China señala que los principios rectores del país para la actividad polar deben ser “comprender, proteger y utilizar”, y conforme crece su poder nacional, aprovecha cada oportunidad disponible en estas regiones. Es una prioridad estratégica a largo plazo para consolidarse como un actor polar legítimo e influyente, con presencia permanente y acceso para llevar a cabo diferentes actividades (Hong, 2021; Rodrigo Calvo, 2025)⁵.

En lo que respecta a la alianza con Rusia, Moscú es un aliado antártico estratégico de China, que ha realizado estudios de prospección de hidrocarburos en aguas antárticas, mientras que ambos desarrollan una política cooperativa en el seno del STA y en lo que a ciencia se refiere, vienen realizando investigaciones referentes a los recursos vivos antárticos, actividad permitida y regulada por la CCRVMA, pero de gran relevancia para sus intereses ya que muchas especies migran hacia regiones pesqueras y de esta manera se puede prever la cantidad de capturas, especies, etc.

Estados Unidos y su proyección antártica

Estados Unidos y la Unión Soviética fueron los actores claves para la conformación del Sistema del Tratado Antártico (STA). Bajo la administración de presidente Eisenhower, el tratado estableció un paraguas de no discusión y congelamiento de las reivindicaciones soberanas existentes y la prevención de nuevos reclamos soberanos, así como la desmilitarización y la exploración de los recursos vivos y no vivos del territorio antártico.

El STA se dio en un contexto de guerra fría, donde limitar la competencia entre los actores blancos y evitar el uso militar del territorio antártico eran cuestiones cruciales, de interés mutuo para las dos grandes potencias de ese momento, es por ello que ambas buscaron establecer un pacto de no agresión ni de competencia en el extremo sur del globo, el cual se mantiene hasta nuestros días.

Durante la guerra fría, ambas naciones desplegaron un gran desarrollo de infraestructura antártica. En

4 La “trampa de la deuda china” es una estrategia geopolítica donde China otorga grandes préstamos a países en desarrollo para infraestructura, a menudo en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Si el país no puede pagar, China busca controlar activos estratégicos —como puertos o minas—, cediendo soberanía y aumentando la dependencia política y económica de dichas naciones.

5 Hong, N. (2021). China and the Antarctic: Presence, policy, perception, and public diplomacy. *Marine Policy*, 134, Article 104779. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104779> y Rodrigo Calvo, R. M. (2025, 29 de abril). Presencia China en la Antártida, ¿un nuevo reto geopolítico? Observatorio de Política China. <https://www.politica-china.org/presencia-china-en-la-antartida-un-nuevo-reto-geopolitico/>

el caso de Estados Unidos, el país posee tres bases permanentes en la profundidad antártica: La Estación McMurdo, la Estación del Polo Sur Amudsen-Scott y la Estación Palmer. La estación Amudsen-Scott se encuentra exactamente en el polo sur geográfico y, por su parte, McMurdo es la mayor base y principal centro logístico estadounidense en el continente, con una capacidad total de 1.200 personas, además de avanzadas capacidades aéreas y marítimas. Como se mencionó previamente, los actores blancos deben demostrar capacidades de logística, profundidad y producción científica en el continente, por lo que vale la pena destacar que Estados Unidos es uno de los países con mayor cantidad de patentes científicas registradas en relación a la Antártida.

Desde 1959 hasta el presente, los intereses norteamericanos en el continente blanco prácticamente no han variado: Siguen sosteniendo la necesidad de evitar la militarización de la región y mantener el continente como una zona de exploración científica. Es decir, buscan consolidar a la Antártida como un “continente de paz”, para garantizar la libre navegación de buques y aeronaves por el pasaje de Drake y sus aguas circundantes. Es por ello que Washington ve el desarrollo chino en la Antártida como una amenaza, especialmente en vista de las capacidades de uso dual que Beijing está desplegando en sus bases.

Al día de hoy, el gigante asiático no tiene desarrollados completamente los tres segmentos de poder antártico ya mencionados, aunque los está instalando de forma incipiente, a saber:

- **Profundidad antártica:** China cuenta con cinco bases científicas en la Antártida, de las cuales tres son de carácter permanente y dos operan únicamente en verano. Entre ellas se destaca la base Kunlun, establecida en 2009, que es la segunda base más cercana al polo sur.
- **Ciencia antártica:** El gigante asiático se ha consolidado como una de las naciones con mayor cantidad de patentes de invención derivadas de la investigación antártica. Sus estudios están enfocados en recursos genéticos marinos y extremófilos, y sus descubrimientos están orientados a la explotación comercial en biotecnología, farmacéutica y la industria alimentaria.
- **Logística antártica:** El país aún muestra una marcada vulnerabilidad estructural para operar de forma masiva y autónoma en el interior profundo. A pesar de que cuenta con buques rompehielos y un avión Xueying 601 (un Basler modificado), aún no cuenta con una flota de aviones logísticos pesados de largo alcance equipados con esquíes –capacidad que sí domina Estados Unidos–. Sin transportes de gran porte capaces de aterrizar en el corazón del continente, el traslado de carga pesada, maquinaria pesada y grandes volúmenes de combustible hacia la profundidad (como a Kunlun) depende exclusivamente de lentas e impredecibles travesías terrestres en tractores, o de la infraestructura de otras naciones.

La competencia geopolítica y sus consecuencias en la Antártida

Un ejemplo de la competencia geopolítica de las grandes potencias en la Antártida, son las limitaciones que ha enfrentado Rusia para operar en el continente blanco tras la invasión de Ucrania en febrero de 2022, la cual ha afectado la cooperación científica internacional. Tal es así que aeronaves de bandera rusa civiles o militares no pudieron sobrevolar territorio de Malvinas debido a las sanciones del RUGBIN.

En vista de esto, podemos decir que la Antártida ya no es un espacio geopolítico neutral o, al menos, no se lo puede considerar como un “territorio de paz”, sino que ha evolucionado hacia una zona de competencia estratégica abierta, caracterizado por un proceso de securitización encubierta y progresiva.

Esto se debe principalmente al despliegue de tecnología de uso dual, ya mencionado previamente, y a la identificación de intereses de los actores que no responden principalmente a los preceptos jurídicos establecidos en el STA.

La securitización también podría implicar un aumento en el despliegue de patrullas navales y potencialmente aéreas en la Antártida, debido al incipiente aumento de operaciones de zona gris (por debajo del umbral de la agresión militar directa) de diferentes actores.

El riesgo no es un conflicto directo, sino la erosión gradual del *statu quo* jurídico y estratégico, en el largo plazo de aquí hasta 2048, que de continuar esta tendencias podría modificar al escenario antártico por factores como la explotación de recursos naturales de la región (como recursos mineros en el lecho y subsuelo marinos, así como los recursos pesqueros de la región) que plantean desafíos multidimensionales a la protección ambiental, motorizados por la convergencia de presiones demográficas, intereses geopolíticos y vacíos en la gobernanza internacional.

De cara al futuro, es posible que la península antártica sea el escenario de una confrontación, debido a sus tres reclamos territoriales superpuestos –de Argentina, Chile y el Reino Unido–. El calentamiento global y la transformación de los biomas se traduce en mejores condiciones para la presencia humana y su consecuente presión demográfica sobre un territorio en disputa, lo cual se ve aparejado con la escasez de recursos, que tiene el potencial de generar conflictos directos similares a los que ya vienen sucediendo en el mar de China Meridional.

Además, el establecimiento de zonas ambientales protegidas de manera unilateral o cooperativa entre los Estados deriva en el uso de la protección ambiental como una herramienta de poder blando (*soft power*). Este uso estará definido por el ejercicio del poder de policía, o como una zona de amortiguación estratégica donde cada Estados desplegará medios para el monitoreo de su área de responsabilidad.

Como consecuencia de la rivalidad geopolítica entre las potencias preeminentes, la gobernanza antártica evoluciona desde el modelo multilateral y por consenso del Sistema del Tratado Antártico (STA) hacia esquemas de poder efectivo basados en la presencia y las capacidades reales; es decir, se transita de la cooperación internacional al unilateralismo o al *multilateralismo selectivo*.

Finalmente, la competencia geopolítica y sus impactos en la Antártida también se trasladan al plano ciberespacial. El actor que despliegue capacidades de mayor ancho de banda y transmisión de datos obtendrá una ventaja competitiva sobre los demás. En la actualidad, esto se refleja en el proyecto chileno de cable submarino de fibra óptica hacia la Antártida, el cual corre de manera independiente a otras iniciativas estratégicas de conectividad como el Cable Humboldt (hacia Oceanía) o el proyecto Humboldt (antes denominado Chile-China Express)."

A modo de conclusión

Si bien el STA ha demostrado hasta la fecha ser resiliente ante los desafíos del convulso escenario internacional y la rivalidad de las potencias, diversos escenarios podrían representar un punto de quiebre para el sistema. Un escenario especialmente preocupante sería el comienzo de la explotación de los yacimientos de recursos naturales comprobados en la Antártida.

La militarización encubierta, es decir, establecer medios y/o desarrollar investigaciones de uso dual bajo el paraguas de la "ciencia antártica" es un elemento a considerar en la rivalidad de las potencias en el continente blanco.

De continuar con las tensiones descritas, el 2048 (revisión del Artículo 7 al Protocolo de Madrid, sobre la prohibición de la extracción minera antártica) puede dejar de ser un punto de inflexión geopolítico teórico, para convertirse en una realidad donde el escenario antártico será abiertamente un territorio en disputa por las grandes potencias.

Si bien la ciencia sigue siendo el objetivo primario de los actores blancos, el desarrollo de capacidades como la logística y la operación en la profundidad antártica son los indicadores del posible cambio del sistema jurídico o el enfrentamiento de las potencias

La Antártida es un asunto de importancia mundial, con consecuencias que afectan a países desde el extremo sur del hemisferio hasta el extremo norte y el Círculo Polar Ártico. Sin duda, los mayores desafíos para el Tratado Antártico y el consenso internacional en la región provienen actualmente de los Estados Unidos, su competidor sistémico China y su rival Rusia.

Las potencias preeminentes del sistema internacional parecen estar interesadas en dar forma al futuro de la gobernanza de la Antártida y están maniobrando estratégicamente, de manera paciente, pacífica y persistente.

Referencias Bibliográficas

Artículos de CSIS (Center for Strategic and International Studies)

Muntean, W. (2024, 19 de marzo). Antarctic monitoring tools in action. Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/antarctic-monitoring-tools-action>

Muntean, W. (2025, 18 de abril). What can the United States do to counter growing Chinese and Russian influence in Antarctica? Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/what-can-united-states-do-counter-growing-chinese-and-russian-influence-antarctica>

Runde, D. F., & Ziemer, H. (2023, 16 de febrero). Great power competition comes for the South Pole. Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/great-power-competition-comes-south-pole>

Artículos Académicos (Journals)

Hong, N. (2021). China and the Antarctic: Presence, policy, perception, and public diplomacy. *Marine Policy*, 134, Article 104779. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104779>

Zhang, M., & Haward, M. (2022). The Chinese Antarctic science programme: Origins and development. *Antarctic Science*, 34(2), 191–204. <https://doi.org/10.1017/S095410202200013X>

Chen, Z. (2024). China's Antarctic activities under the Antarctic Treaty System: Compliance or strategic ambiguity? *Chinese Journal of Environmental Law*, 7(1), 75–102. <https://doi.org/10.1163/24686042-12340048>

Kokyay, F. (2022). Impact of security dilemma on Antarctica's militarization. *Polish Polar Research*, 43(2), 131–156. <https://doi.org/10.24425/ppr.2022.140362>

Análisis de Actualidad y Geopolítica

Rodrigo Calvo, R. M. (2025, 29 de abril). Presencia China en la Antártida, ¿un nuevo reto geopolítico? Observatorio de Política China. <https://www.politica-china.org/presencia-china-en-la-antartida-un-nuevo-reto-geopolitico/>

Eiselt, P. (2025, 14 de noviembre). China y su camino hacia la nueva ruta del Ártico. *El Orden Mundial*. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/china-ruta-artico/>

NATO'S CAPABILITY TO REACH TO THE INDO-PACIFIC

Capt. (Navy) Daniel Chaluleu interviews
Commodore (RCN) M.J.M. Hallé, OMM, CD,
Deputy Chief of Staff Plans (MARCOM)

Commodore Marcel Hallé joined the Canadian Forces as a Direct Entry Officer in 1985 and has broad experience in leadership and project management in naval materiel readiness in support of fleet operations, as well as leading maritime operational and joint logistics policy, planning and exercises while serving the past six years with NATO. He completed his operational tours in submarines and served on the staff of the Commanders of the First Canadian Submarine Squadron and Maritime Operations Group Five. While serving as the Squadron Technical Officer, he was also appointed as the last Commander of the First Canadian Submarine Squadron Headquarters.

Cmdre Hallé's positions ashore included tours in the Fleet Maintenance Facility in Halifax, the Class Manager for the Oberon and Victoria Class, project manager for the Submarine Capability Life Extension project and interim director of the Submarine Directorate in Ottawa. He served two years in the Australian Defence Material Organization in support of the Collins Class. He also served as Chief of Staff within DGMEPM, and during that period fulfilled the duties of Branch Advisor for the naval technical occupations. He was appointed Base Commander CFB Esquimalt in 2008.

Promoted in 2012 to the rank of Commodore, he was then appointed as Director General Maritime Equipment Program Management and double-hatted as the Chief Engineer of the Royal Canadian Navy. From July 2015 until July 2018, he was appointed to NATO as the Assistant Chief of Staff - J4 at the Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) HQ in Mons, Belgium; and double-hatted as the Commander of the interim Standing Joint Logistics Support Group headquarters, and stood-up this Logistic Theatre Component Command at the operational level at the end of his tour. Cmdre Hallé served as NATO's maritime planner as the Deputy Chief of Staff Plans at the Allied Maritime Command (MARCOM), Northwood, UK in which he led policy, planning, exercise and partnership divisions.

A graduate from the University of Saskatchewan, he obtained a BSc in Mechanical Engineering and a Master of Defence Studies from Royal Military College of Canada. He retired in September 2021.

Interview

As NATO's framework was originally designed for the Euro-Atlantic theatre, what are the primary logistical challenges in maintaining a persistent naval presence in the Western Pacific, so far from traditional European bases? This question is based in NATO's 2022 Strategic Concept, in which the People's Republic of China is mentioned as an actor with "ambitions and coercive policies" that "challenge our (NATO's) interests, security and values".

Overview: In response to this question, understanding NATO's evolution since the end of the Cold War, the rise of China and warfare's trajectory are key.

The abrupt end of the Cold War witnessed NATO's expansion as a result of the fall of the Berlin Wall in 1989. Since then, the Alliance has struggled with getting the enablement / logistics piece right in the European theatre, let alone elsewhere.

This is due in large part to the peace dividend sought by nations, as well as the size of NATO growing. This dividend windfall led to the overall decrease in military capability, reduced spending that led to less investment. While the increased number of NATO members exacerbated the need to integrate, train, build and deal with a vast new terrain that did not have same support and basing structures.

It can be argued that theatre enablement (largely focused on logistic support) was significantly and more disproportionally effected than the other war fighting categories; exacerbated not only by much of this capability being contracted out to the private sector, but things like infrastructure in the new NATO member countries needed to be modernized and/or developed (NATO pipeline in Europe being a key example).

Russia's illegal invasion of Crimea in 2014 was somewhat of a wake up call for the Alliance. The Wales Summit that shortly followed this invasion reaffirmed the importance of collective defence that would eventually lead to changes in NATO's Command and Force Structure, resulting in the stand up of a logistics command at the operational level (Joint Support & Enabling Command in Ulm, Germany) in 2018. Importantly, this recognized the complexity of NATO's logistic challenge and a means to better address it.

The Cold War "Collective Defence" task eventually morphed into its current core tasks, emerging from the strategic concepts adopted at the 2022 Madrid Summit. Noteworthy is the cooperative security task primarily focused on NATO partner nations.

As part of the changes to the NATO Command Structure, Joint Force Headquarters Norfolk was stood up in 2018. A key role for this headquarters is to secure the Atlantic Sea Lines of Communication (SLOC) enabling sealift capability in support of delivering reinforcements into the European Theatre.

Indo-Pacific region and the Chinese threat:

Though there is in essence no NATO forward bases in the Indo-Pacific region to assist with the logistic problem set, the four NATO partner nations in the region work closely to enhance cooperation in support of security in the Indo-Pacific region. Ongoing dialogue and participating in regional activities, such as the U.S. led RIMPAC exercise, occurs regularly, enhancing interoperability with NATO member and partner nations, as well as the invited nations. Ergo, in the event of a regional conflict, likely triggered by China as the aggressor, NATO nations, with the invariable support of IP4 nations, would be familiar in working with each other having exercised NATO's operations and tactics.

The U.S. military, NATO's largest member nation, currently has permanent basing through bi-lateral agreements in most of the IP4 nations; examples being the crew rotations and maintenance that occurs in West-

ern Australia with U.S. personnel based there to facilitate aircraft carriers and submarine deployments, as well as U.S. bases located in both South Korea and Japan.

However, the sufficiency of current logistic supplies being pre-positioned in these basing areas would likely fall short of what would be required to support any conflict scenario. Nevertheless, given political will, it represents a stop-gap measure until the supply lines to replenish are opened.

Unlike the Atlantic, the Pacific SLOC are much longer, exacerbating the challenges of resupplying the region. It would behoove the IP4 nations, in collaboration with NATO, to determine and acquire the necessary sealift capability and protective forces required to safely ensure a resupply capability in the region.

Positive movement in looking to create this capacity is occurring amongst some NATO and IP4 nations looking to build industrial resilience in the Indo-Pacific region. There is a move to assign existing vessels to a sealift fleet, allowing for quick mobilization in a time of conflict. In addition, there is an aim to manufacture modern sealift ships within these partner nations to increase current inventories.

Considering the vital role of interoperability in NATO operations, do you think that logistical protocols and technical standards are well adapted to work with IP4 partners (Australia, Japan, South Korea, and New Zealand), or with other nations like the Philippines, to counter grey-zone tactics or other military activities in the East / South China Seas?

Cooperative Security is one of NATO's three core tasks. Inherent in this task is the capacity building that it undertakes within its partnership program. Capacity building covers a wide range of initiative, which includes imparting logistic protocols and technical standards.

Through ongoing interaction with NATO and its capacity building program, partner nations are developing tailored capacity building programs that include these protocols and standards. A large part of being interoperable includes achieving commonality among the warfare categories - include logistics.

Emanating from the 2024 Washington Summit IP4 nations agreed to bolster cooperation on logistics interoperability. Projects included strengthening maritime security and industrial capacity that are key to logistic supply chains. These nations have or are in the process of adopting NATO standards as they step closer to being more interoperable.

The Philippines, though not a NATO partner nation, is designated as a Major Non- NATO Ally pursuing broader cooperation with NATO in building maritime deterrence capability to counter Chinese aggression. They have solidified partnerships with individual NATO countries, with the U.S. by far being the largest and most important partner. One should not underestimate the importance of these initiatives, and look to this effort as being an example for other non-aligned nations in the region that are concerned with China's expansion.

China's Anti-Access/Area Denial (A2/AD) capabilities challenge conventional supply lines. What logistic measures would you suggest NATO could explore to maximize efficiency for NATO operations, particularly at critical chokepoints like the Straits of Malacca?

Sanitizing contested areas is a must prior to forces entering any denied space, be it to move goods through supply routes or deploying troops. Taking down sophisticated and embedded A2/AD systems requires a huge effort in defeating such capability. Tackling this can take a prolonged period of time to clear and demands a large expenditure of munitions to do it.

Alternatives need to be created. Pre-conflict, in a region where hostilities are expected to escalate, NATO and its allies could create staging areas/forward operating bases in anticipation of choke points materializing that could potentially cut off supply line. Another option is to look for other routes in, be it via land or air in the event a sea-lines being cut.

Should an Indo-Pacific conflict require the U.S. to shift assets away from Europe (as it may very probably happen, as it is happening now in relation with Iran), how do you think NATO European allies can fill that gap without compromising Atlantic security, particularly in the GIUK gap?

This scenario is playing out somewhat today. Not only is the United States shifting some of its military resources to deal with Iran, but the rhetoric from the U.S. president denigrating NATO with threats of leaving has forced the remaining member nations to reconsider options with a focus on enhanced securing having to come from within themselves without the possibility of the U.S. being there.

I would surmise the question of European NATO nations, including Canada, filling the gap has led to heated debate in Brussels in recognition that the remainder of member nations need to do more to fill what might be a potential gap. This is occurring as NATO are now pledging more as a result of the current U.S. president then what was witnessed post Cold War. Canada for one, has achieved the 2% GDP target and has committed to achieving the new 5% target in next few years. This will all take time. Can NATO fill the gap without the US? I would argue that they would have to. Would they succeed? I'm not sure, but I wouldn't bet against them failing.

The United States shifting to the Indo-Pacific had traction under President Obama's second term with limited success. Harkening back to the Cold War, where NATO support was arguably at a gold-standard with equipment and logistics being pre-staged in theatre, and being replenished as necessary, was an era well behind us. Today's reality is that current capabilities fall short of where nations would prefer it to be if a major conflict were to happen. Some would argue that a "just in time delivery" approach that has been adopted by many nations, exacerbated by an industrial capability that is challenged in its ability to ramp up at the speed of military relevance, exposes a vulnerability.

Having said that, the nature of warfare continues to change. The planet has not seen a global war since 1945. Up to that point, major wars were a recurring phenomenon over the past 300 years. Impressively, since World War II, all conflicts have been regional in nature with significantly fewer casualties and less damage. I would suggest that the advent of nuclear capable nations has been key to achieving a relatively long period of global stability.

Despite the growing military might of today's hegemonies (USA and China), the ongoing rhetoric and threats of a major conflict occurring has yet to materialize. For if one did, they know that no one side would win. Nothing prior to 1945 represented such an effective deterrent.

The current regional conflicts, in particular what is playing out in Russia/Ukraine and between the United States and Iran, certainly have global ramifications from an economic stability perspective. However, the likelihood of either of these going global is slim to non-existent. Noting that both these conflicts were triggered by leaders with misogynistic egos, ignorance and delusions of grandeur; whereas one instigator leads a failing state, and some will argue the other is following suit that will lead his country down a similar rabbit hole.

If there ever was a time for China to invade Taiwan, it would be now - but they haven't do so and I sense they won't.

With the rise of agreements like the Japan-Philippines ACSA, do you foresee an urgent need for similar multilateral logistical frameworks involving NATO members to facilitate logistics in Southeast Asian ports?

Forming agreements such as the Japan-Philippines Acquisition and Cross-Servicing Agreement is an important step towards the enhancement of collective security. It spreading further to other like-minded nations in the Indo-Pacific nations and beyond would be a positive development.

To that end, many security agreements currently exist, like: United States (several bi-lateral agreements with several Indo-Pacific nations), Canada (Comprehensive Strategic Roadmap with Japan, the Defence MOUs with Indonesia and the Philippines), the United Kingdom (Five Power Defence Arrangements and the ASEAN Dialogue Partnership), and European Union nations (EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific). All have some form of security agreements in the Indo-Pacific region.

Similar to an early response, such agreements opens the door to diplomatic discussions on security that has increased interoperability through various military exercises and defence co-operation, including the enablement of logistic support activities.

As a Canadian officer who served within NATO's command structure, how do you think Canada could balance its domestic logistical commitments in the Arctic, which is seen as one of the theatres that will have an intense increase of military and commercial activity, with the growing demand for naval presence in the East / South China Seas?

This is a timely question given the increased priority being placed on the Arctic. The recent U.S. president's rhetoric in wanting to take over Greenland and Canada becoming the 51st state is loosely underpinned by an element of American intent that speaks to the growing recognition of the importance of this region from a security perspective. Sparsely populated, the Canadian Arctic is a vast region that is isolated in an extremely harsh environment. The military of most nations are ill equipped to effectively operate in this region.

Driven by climate change, the Arctic has become a focus of much discussion concerning its security, as non-Arctic nations look to its vast resources and growing accessibility and the promise of shorter global transits routes as the ice melts.

When I served with NATO from 2015 to 2021, the Alliance did not have an Arctic strategy per se. However, with a warming climate and the growing presence of non-Arctic nations in this region, in particular China, the Alliance increasingly placed greater focus and priority on the far north.

To that end, prioritizing Canada's domestic logistical commitments in the Arctic is off to a good start. The Canadian Prime Minister, Mark Carney, has recently made enabling and securing the north a fundamental tenant in Canada's new Arctic Foreign Policy. Its dual benefits are the nation-building projects that will facilitate increased presence and access, leading to both domestic growth and stronger military presence aimed at bolstering Canada's sovereignty and security in the region. The Prime Minister has encouraged NATO to invest and be involved in this ambitious initiative.

Modern warfare demands rapid industrial output. The drones used in Ukraine and Russia are an example of that necessity. How do you evaluate Canadian and European NATO members defence industrial base, in terms of sustainment of high-intensity consumption of elements like ammo, spares or drones required for a distant Pacific theatre scenario?

The Russia/Ukraine conflict has, to a great extent, drastically changed the approach to warfare. Many would agree that the Ukrainian military has become a front runner in drone warfare; not only in its ability to rapidly produce highly capable drones at a reduced cost, but its ability to disproportionately dominate the battlespace using this technology.

Appreciating the Russia/Ukraine conflict is primarily a land/air battle, a conflict in the Indo-Pacific theatre would look much different, with a greater focus being in the maritime domain and fought over large geographic distances.

Open-source information on American ammunition expenditure resulting in reduced stockpiles due to its current conflict in the Straits of Hormuz is somewhat cause for concern, in particular given the short duration of the intensive bombing campaign having only lasted a few short weeks prior to the current ceasefire.

Recent headlines state that American contracted delivery of weapon systems to European allies have been put on hold as a result of the Iranian conflict; pointing to supply concerns. With the U.S. being the globe's largest military, for them to have supply and stockpile concerns doesn't bode well for lesser capable nations given a similar circumstance.

A conflict in the Indo-Pacific region would most likely mean going up against China, a military that has significantly more capability and depth than Iran.

As reflected in an earlier question, the end of the Cold War saw a significant decrease in NATO's military industrial base which today still falls well short from where it once was prior to 1989.

In my opinion, the likelihood of a high-intensity conflict with China occurring is very low; however, if it did however occur, Alliance members coming to the aid of Indo-Pacific partner nations would need to rapidly increase their industrial base to maintain any semi-prolonged engagement. There would be significant challenge given the extended supply lines that would need to be protected, in addition to the intensity of sustaining the fight in theatre.

It would require significant commitment on the side of Allied and partner nations to expend the resources necessary to be ready in the early onset of a conflict. If it occurred today, these nations would be hard pressed to endure a high intensity and prolonged conflict should they be in a position where they don't have the luxury of ramping up.

Modern logistics heavily rely on data, and that the activities of "grey" fleets produce damage to undersea cables. What steps do you think should NATO be taking to protect maritime supply lines from interference with undersea cables in the Indo-Pacific?

When I served in NATO, the need to protect the undersea cables was deemed critical to safeguard. Protecting them factored into some NATO exercise scenarios. Granted, the effort to protect undersea cables is a herculean task given the natural vulnerability of this capability as it extends across a vast ocean. NATO has not necessarily come up with an iron-clad solution to protect it.

Critical in any battlespace is that the uninterrupted flow of information in order to successfully prosecute the war. How information is delivered is immaterial, what is critical is that the information gets to where it needs to reach in the time that it needs to be there.

Not that long ago much consternation emerged from an undersea cable being cut in the Baltic Sea as a result of Russian aggression against the Ukraine. Though the event was widely reported, I am unaware of the impact it had in prosecuting the conflict, as little mention of it was found in media sources.

With advance of technology and the emerging capabilities being fielded, reliance on undersea capable will somewhat diminishing with time. The Star-link capability has been a huge enabler in the Russia/Ukraine conflict. Its impact, when this capability was interrupted during this conflict was quickly and significantly felt. More cost effective then laying/fixing undersea cables, as more Star-link like capability is deployed and greater redundancy is fielded, the reliance on these cables will be less importance.

Rising sea levels are altering navigation charts and port infrastructure across the Indo- Pacific, particularly in small island nations (e.g. Tuvalu) and dense populated low-lying areas (e.g. Jakarta). How do you think this will influence long-term logistical planning for both combat operations and HADR (Humanitarian Assistance and Disaster Relief) in the region?

The reality of sea level rising is currently being acutely felt in these strategic low lying areas, inevitably reducing the capacity to forward base. This adds greater pressure on the nations reliant on these low level land masses, where mitigating alternatives become more costly with increasing vulnerability due to longer deployment distances that lengthen shipping timelines.

It means nations must invest more to increase their sealift capability. In a combat related scenario, force protection requirements will be an added burden to keep this capability safe.

Given the increasing melting of the ice and the opening of new sea lines of communication (SLOCs) in the Arctic, do you think it will create an opportunity for Canada to increase its importance, both military and industrial within NATO? Could these changes in climate and geography turn Canada's northern coasts more vulnerable, as they are less populated and / or protected than the Atlantic and Pacific coasts?

This reality is occurring today. As discussed in question 6, Canada's newly minted Arctic Policy is aimed at addressing both the military challenges and industrial opportunities. The attractiveness and ergo the vulnerability of the Canadian Arctic will increase as more nations look to exploit Arctic resources, dispute Canada's territorial claims, putting more pressure on the freedom to navigate this global passage as shorter routes open. All combined, these present a security challenge for Canada and by extension the NATO Alliance.

A timely and positive step in the Canadian Arctic is the current Canadian government's recognition of both the vulnerability and opportunity when they created the new nation-building plans, that followed Canada's Arctic Foreign policy. These a huge initiatives in tackling the emerging security and economic threats in Canada's far north.

Arctic governance plays a key role through the Arctic Council. It provides a venue for diplomacy and dialogue.

The U.S. has not ratified the UNCLOS, and the Arctic maritime activities increase due to ice melting. Do you think that a conflict of interests could arise regarding the EEZ projected to the Arctic from Alaska and Canada?

The conflict of interest or more accurately the disagreement between the United States and Canada over Arctic passage rights already exists. The two nations continue to agree to disagree regarding the status of the Northwest Passage. Seen as internal territorial waters from a Canadian perspective, the U.S. sees it as

an international strait connecting two large bodies of water. Like the U.S., both China and Russia, aligned with the U.S. position, also contest Canada's claim.

It behooves the two North American countries to come to some agreement in the near future, waiting to resolve this matter will be more difficult as the planet continues to warm. Achieving agreement between Canada and the U.S. would act as a stronger counterweight against its adversaries. As pressure accelerates to exploit the Arctic where outside nations vying for access, perhaps pragmatism will come to pass between the Americans and Canada in coming to some unified agreement as a counter to any non-North American threat being posed.

As the U.S. moves toward a greater reliance on un-crewed systems and drones, how do you think NATO could plan to integrate standards for the maintenance and logistics of these autonomous platforms across such a vast area of operations?

The U.S. is not alone in employing greater un-crewed military capability into the battle plans. As outlined earlier, the advances coming out of the Ukraine and their impressive progress made in this domain makes for a formidable opponent.

Deploying un-crewed systems simplifies the logistics burden for no other reason than it takes the requirement of sustaining humans on the battlefield out of the equation and reduces human casualties. Just feeding and sheltering alone and med-evacuating personnel unloads a huge burden on the support system.

NATO's processes and standards sit on a solid foundation. It is a robust capability area that has endured and strengthened over the more than 75 years NATO has existed. Well versed, NATO members and to some extent partner nations are well experienced when introducing new capabilities, in creating the standards and maintenance procedures that underpin effectiveness. Un-crewed capabilities would be similarly treated. Being ready and maintaining combat superiority starts with capable systems operated by well trained personnel.

What perspective do you foresee in an hypothetical scenario like the United States no longer being a NATO member, under the leadership of the current Administration?

The likelihood of the United States leaving the NATO Alliance is assessed as being extremely low. The situation with the current president is analogous to a bully who continually makes threats and seldom acts on them. The American president has threatened to leave NATO on multiple occasions, too numerous to count, in both his first and current term in office. His rhetoric hit a crescendo recently calling out NATO nations that won't step up to assist the United States in the ongoing conflict with Iran, and yet the U.S. has yet to leave the Alliance.

The recent National Defence Authorization Act enacted in 2024, prevents the U.S. president from unilaterally withdrawing from NATO. As a founding member of NATO and its biggest funder, the ability for the current president, and arguably future presidents, in getting a two-thirds Senate majority needed to approve a withdrawal from the Alliance is highly unlikely.

Thank you very much Commodore Hallé, on behalf of the crew and the students at UNDEF I want to let you know that we appreciate very much the time you dedicated to this interview, and the accurate, updated and priceless concepts that you shared with us.

Commodore (retired) Marcel Hallé, Royal Canadian Navy, served with NATO as:

Assistant Chief of Staff J4 (2015 to 2018) Supreme Allied Headquarter Powers Europe

Deputy Chief of Staff Plans (2018 to 2021) NATO Maritime Headquarters Northwood

Interviewer's conclusions

Since its creation in 1949, the North Atlantic Treaty Organization (NATO) has been a model of strength, cooperation, and efficiency, as well as a guarantee of security for its member states. Initially designed to address the challenges of the bipolar world that emerged after World War II, it adapted and evolved as history dictated. Originally comprising twelve nations facing the expansionist threat of the former Soviet Union, the number of member states gradually increased—primarily following the fall of the Berlin Wall in 1989—to the current thirty-two. In addition, one must consider like-minded nations such as those in the “IP4” group mentioned by Commodore Marcel Hallé, as well as the members of the Partnership for Peace (PfP), the Mediterranean Dialogue (MD), and the Istanbul Cooperation Initiative (ICI) programs. Unilaterally on the part of the U.S., there are also the “Major Non-NATO Allies” (MNNA), one of which is the Argentine Republic.

In colloquial terms, NATO became a “club” or an insurance policy whose membership attracted other nations, including some that, at the time of its founding, were members of the opposing alliance. Its original sole purpose of “collective defense” was also expanded following the 2022 summit to include three core tasks that complement it: deterrence and defense, crisis prevention and management, and cooperative security.

Conceived for a theater of operations centered on the North Atlantic Ocean, its area of interest—like its member or partner states—has expanded over time. So much so that in its strategic concept published in 2022, it asserts that the People's Republic of China (PRC) is an adversarial actor that challenges its interests, security, and values. The document also accuses China of “malicious hybrid and cyber operations”, “confrontational rhetoric and disinformation”, and “subverting the rules-based international order, including in the space, cyber, and maritime domains”.

Such a forceful statement implies the need, if necessary, to conduct military operations in theatres far from the North Atlantic, which poses logistical challenges that have been clearly addressed by Commodore (R) Marcel Hallé of the Royal Canadian Navy.

In response to the investigative inquiry, Commodore Hallé was unequivocal in stating that to undertake large-scale operations in the Pacific Ocean, where maritime lines of communication (through which logistical assets transit) are much more extensive than those in the Atlantic, NATO must strengthen its relationship and interoperability with regional allies (IP4, Australia, Japan, South Korea, and New Zealand). Added to this inherent challenge are other factors that, at the time of this interview, would hinder adequate logistical support in a hypothetical conflict in the China Seas. These are:

The U.S., NATO's largest member state, is deploying significant resources to the Middle East to support (operationally and logistically) the war effort in Iran. This will continue for a period that, for now, appears indefinite.

The thaw caused by global warming in the Arctic is creating—and will increasingly create in the future—the need to deploy and logistically sustain military assets in that theater of operations, whose importance will inevitably grow in the future. Canada has already addressed this situation by implementing a gradual increase in its defense spending, which will reach 5% of its GDP in the near future.

President Donald Trump’s rhetoric regarding the potential withdrawal of the U.S. from NATO does nothing but undermine mutual trust among historic allies. In fact, as these conclusions are being drafted, the U.S. has just announced the withdrawal of 5,000 troops previously stationed in Germany, as “retaliation” against its European allies for not intervening more forcefully in the military operations currently underway in Iran.

Fortunately for the strength of the Atlantic Alliance in the medium to long term, and as CM Marcel Hallé rightly pointed out, a hypothetical U.S. withdrawal from NATO would require a two-thirds vote by the U.S. Senate—a scenario that seems unlikely to occur.

Additionally, Commodore Hallé emphasizes the need to create logistical alternatives. Prior to a conflict, in a region where an escalation of hostilities is anticipated, NATO and its allies could establish staging areas or forward operating bases in anticipation of critical points that could disrupt supply lines. Another option is to seek alternative access routes, whether by land or air, in the event that maritime lines are disrupted. All of this should be done steadily and methodically, considering that the U.S. has abundant resources and troops in the Indo-Pacific, pursuant to bilateral agreements with countries in the region.

Regarding data flow—a critical capability in contemporary military operations, and even more so in a distant theater of operations such as the Western Pacific—the interviewee highlights the introduction of data management via Starlink, to avoid reliance on vulnerable undersea cables, which can—and often are—targets of overt attacks or “gray zone” operations.

Finally, it is also worth noting that Commodore Hallé emphasizes that in modern warfare, where the use of drones has become vital, NATO is not lagging behind. As in other areas, its technical and operational standards have been proven over more than 75 years. The use of drones in NATO, whose vital importance has recently been demonstrated by the Ukrainian armed forces, is not unique to the U.S., but is advancing as yet another capability that will be available—like so many others—in accordance with the highest global standards. The deployment of unmanned systems simplifies logistical operations simply by eliminating the need to maintain troops on the battlefield, and it also reduces casualties. Just feeding, sheltering, and evacuating personnel places an enormous burden on the support system—a burden that is eliminated by unmanned systems.

As a final thought, one might argue that NATO’s history of expansion, from its founding to the present, appears to be giving way to a cycle of contraction. On the one hand, this is because, with China’s rise as a superpower, the Indo-Pacific is emerging as a theatre of greater importance than the North Atlantic. Also because the Arctic is emerging as an area of interest and a future theatre of operations that will pose new and unique logistical challenges. On the other hand, due to the declining involvement of the Alliance’s most powerful member, the United States -a trend magnified by the rhetoric of that country’s current president-.

However, the concepts put forth by Commodore Marcel Hallé put this situation into perspective, framing it more as an adaptation to a new reality than as a decline in NATO’s influence. It is up to each reader to interpret the situation.



FMC

MISIÓN

"Formar y capacitar profesionales nacionales y extranjeros, militares y civiles, con un alto nivel académico y comprometidos con la formación continua, a través de carreras de grado, carreras y cursos de posgrado en el campo de la Estrategia Operacional, de la Estrategia Militar, de la Producción y Gestión de la Información/Inteligencia en el Nivel Táctico, Estratégico Operacional y Militar, de la Ciberdefensa y Operaciones Militares Cibernéticas, y de todas las ramas del saber relacionadas con ellas, que permitan mantener el ritmo de evolución de los conocimientos científico-tecnológicos y desarrollar actividades de extensión y vinculación universitaria (transferencia de conocimientos a la comunidad y relaciones interuniversitarias).

VISIÓN

"Liderar y gestionar la Educación Militar Conjunta, promoviendo una cultura de la Defensa Nacional y del pensamiento militar argentino, apegados al Orden Constitucional y a los valores democráticos que guían a la sociedad argentina, estableciendo vínculos basados en la articulación, complementariedad y asociación con las instituciones del Sistema de Educación Nacional".
