

Cómo Yemen puso fin al capitalismo marítimo

ASHOK KUMAR :: 02/06/2025

El planteamiento de Yemen, en vez de usar fuerza bruta, explotó debilidades sistémicas: unas rutas marítimas consolidadas, la logística 'just-in-time' y unos mercados reacios al riesgo

Un artículo del *New York Times* del 12 de mayo titulado «Por qué Trump declaró repentinamente la victoria sobre la milicia hutí» reveló inadvertidamente la verdad sobre el fracaso de la coalición liderada por EEUU en Yemen. El artículo señalaba que mientras EEUU estaba quemando municiones, Yemen continuaban disparando a barcos y derribando carísimos drones sin problemas. En otras palabras: Yemen, uno de los países más pobres del mundo imponía con éxito un bloqueo sobre el Mar Rojo, una de las rutas marítimas más importantes del mundo, mientras que EEUU malgastaba millones de dólares en defensa antimisiles contra un oponente que lo superaba a cada paso.

Las operaciones militares estadounidenses en Yemen han causado importantes bajas civiles, con estimaciones muy contradictorias. Air Wars, un monitor de conflictos con sede en el Reino Unido, documenta cientos de muertes de civiles yemeníes en 181 acciones militares estadounidenses desde 2002. Estas cifras contrastan dramáticamente con los informes del Pentágono que reconocen solo trece muertes de civiles. La guerra civil yemení, en curso entre 2014 y 2022 (cuando los políticos y sicarios proOccidente huyeron a Arabia Saudita), ha sido aún más devastadora. Los expertos independientes estiman que la campaña de bombardeos y el bloqueo de la coalición liderada por Arabia Saudita, apoyada por EEUU, han contribuido a más de 150.000 muertes, parte de un conflicto que se ha cobrado cientos de miles de vidas yemeníes en general.

¿Cómo ha terminado? Tres factores clave explican la capacidad de los yemeníes para mantener un bloqueo a pesar de la oposición occidental: su control de un punto vital de paso forzoso, su arsenal de misiles y drones de alta tecnología producidos en el país, y la vulnerabilidad inherente de una industria naviera global hiperconsolidada.

El bloqueo que sacudió al mundo

El 19 de noviembre de 2023 los combatientes yemeníes abordaron el barco *Galaxy Leader* en el Mar Rojo, lo que marcó el primer bloqueo naval de la historia impuesto por un país sin una Armada naval propia. A partir de ese momento Yemen cerró efectivamente una de las rutas comerciales más vitales del mundo, e interrumpió un tercio del tráfico mundial de contenedores y casi una cuarta parte de todo el comercio marítimo entre países no vecinos. La onda expansiva económica fue inmediata. Los gigantes del transporte marítimo desviaron sus buques por el Cabo de Buena Esperanza por primera vez en más de 150 años, lo que provocó un aumento del tiempo del viaje, de los costos y de las primas de seguro.

Cuando comenzó el bloqueo el 14 de noviembre de 2023, inicialmente solo se había atacado a barcos con destino a Israel. Desde un principio los yemeníes se comprometieron a poner

fin al genocidio en Gaza ejerciendo presión económica sobre Israel. EEUU respondió con la Operación Prosperity Guardian, una coalición de veinte naciones (algunos de sus miembros no quisieron ser mencionados públicamente) cuyo objetivo era asegurar el comercio del Mar Rojo.

Sin embargo, el bloqueo por parte de Yemen continuó. Su estrategia supuso un cambio fundamental en la guerra naval: un país que utilizaba tecnología barata pero avanzada y de producción nacional, había superado a la alianza militar más poderosa de la década.

A principios de 2025 se impuso un frágil alto el fuego y con él se levantó temporalmente el bloqueo del Mar Rojo, pero en marzo, cuando Israel rompió la tregua y escaló su campaña de genocidio en Gaza, Yemen se movió rápidamente para volver a imponer su asedio marítimo. Esta vez EEUU lanzó una campaña unilateral de bombardeos contra el país árabe a la que Gran Bretaña, siempre un leal aliado menor, no tardó en sumarse.

El poder de los puntos geográficos de paso forzoso

El estrecho de Bab el-Mandeb, un paso de 20 millas de ancho entre Yemen y Djibouti, es uno de los cuellos de botella más críticos en el comercio mundial. Por ahí pasa entre el 12% y el 15% de todo el comercio, incluido el 12% del petróleo mundial y el 30% de las mercancías en contenedores. Cuando Yemen lo cerró, las consecuencias económicas fueron enormes.

Solo las interrupciones en Bab el-Mandeb cuestan a la economía global (léase occidental) unos 23.000 billones de dólares anuales en condiciones normales y no digamos ya durante un bloqueo completo. Sin acceso al estrecho, los barcos se vieron obligados a tomar el largo y tormentoso desvío alrededor del Cabo de Buena Esperanza de África, que añade semanas al tiempo de navegación y millones en costos de combustible por el viaje.

EEUU y sus aliados no podían limitarse simplemente a bombardear para solucionar el problema. El control de la costa por parte del Yemen significaba que incluso unos pocos misiles o drones bien colocados podían disuadir indefinidamente el transporte comercial.

Producción nacional de armas y apoyo iraní

La geografía por sí sola no explica el éxito de la estrategia de Yemen. En la última década ha creado una formidable industria nacional de armamentos que produce misiles crucero, misiles balísticos, incluso hipersónicos, y drones capaces de atacar buques a cientos de kilómetros de distancia.

Irán ha desempeñado un papel fundamental en ello al proporcionar conocimientos técnicos, componentes de misiles y adiestramiento. Al menos desde 2014 la Fuerza Quds del Cuerpo de la Guardia Revolucionaria Islámica ha estado enviando asesores y armas a Yemen por aire y mar, lo que ha ayudado a Yemen a establecer instalaciones de producción de misiles en Sa'da. Pero igual de importante ha sido la capacidad de Yemen para adaptar la tecnología comercial al uso militar, como los drones reutilizados fabricados en China. Esta mezcla de innovación nacional y apoyo extranjero permitió al país librar una guerra asimétrica contra adversarios mucho más ricos.

La fragilidad del transporte marítimo mundial

El hecho de que EEUU y sus aliados no puedan detener el bloqueo de Yemen ha puesto de manifiesto los costos subyacentes de la eficiencia del capitalismo marítimo moderno. La marcha de décadas de la industria naviera hacia la consolidación y la expansión ha socavado la estabilidad de las rutas comerciales marítimas. Países como Yemen han explotado esta fragilidad, con unos efectos devastadores.

Hoy en día el comercio mundial se mueve a través de un embudo cada vez más estrecho. En los últimos años tres o cuatro alianzas navieras han controlado más del 90% del tráfico de contenedores entre Asia, Europa y América del Norte. Las flotas de estas alianzas están compuestas por buques portacontenedores ultralargos (ULCV, por sus siglas en inglés) que hubieran sido inimaginables hace apenas unas décadas. En la década de 1980 los buques más grandes transportaban 4.500 contenedores; hoy día un ULCV típico transporta 24.000.

Sin embargo, la adopción del transporte marítimo a gran escala también tuvo un costo. Este nuevo modelo tuvo tres consecuencias principales:

Primera, la presión portuaria: los ULCV requieren puertos de aguas profundas con una infraestructura especializada, de modo que solo quedan un puñado de centros globales capaces de manejarlos. Mientras que antes cientos de puertos participaban en el comercio mundial, ahora una interrupción en Singapur, Rotterdam o Shanghai tiene repercusiones en el resto del mundo.

Segunda, la trampa de la eficiencia: el afán de maximizar la capacidad ha eliminado cualquier flexibilidad del sistema. El transporte marítimo moderno funciona con precisión *just-in-time*, en la que los retrasos medidos en horas pueden desencadenar retardos de semanas. Cuando el barco Ever Given bloqueó [al encallar] el Canal de Suez en 2021, bloqueó el 12% del comercio mundial durante seis días.

Tercera, el control absoluto de la alianza: con un control casi total de las rutas fundamentales, las alianzas navieras crearon un sistema en el que su aversión al riesgo se convirtió en una profecía autocumplida. Cuando las aseguradoras suben las primas, las alianzas se desvían en masa, como lo hicieron durante el bloqueo de Yemen.

La revolución de los contenedores de la década de 1960 hizo posible este sistema al multiplicar por cien la productividad portuaria, pero también eliminó los amortiguadores que una vez habían absorbido los choques. En el pasado los estibadores movían la carga pieza por pieza. Hoy en día las máquinas automatizadas mueven montañas de contenedores en unas horas, hasta que algo sale mal.

Al parecer Yemen entendió perfectamente este cálculo: no tenía que derrotar a la Marina de los EEUU; simplemente tenía que hacer que las primas de riesgo del Mar Rojo superaran los beneficios. El comandante Eric Blomberg, que supervisó la Operación Prosperity Guardian, admitió con renuencia que «nosotros (EEUU) solo podemos que equivocarnos una vez; los yemeníes solo tienen que triunfar una vez».

Esta es la paradoja del capitalismo del siglo XXI: la misma eficiencia que genera unas

ganancias asombrosas también crea una vulnerabilidad catastrófica. La mayor fuerza del sistema (su estrecha interdependencia) se convirtió en su mayor debilidad cuando se enfrentó a un país capaz de explotar sus puntos débiles.

La crisis económica de Israel

El bloqueo ha afectado al régimen israelí con particular dureza. Alrededor del 60% de su PIB proviene del comercio y el 99,6% (en peso, 65% en volumen) es marítimo. Esto convierte a Israel en un Estado insular *de facto*, dependiente de las importaciones de materias primas, bienes de consumo y recursos energéticos, excluido el gas natural. Tres puertos, Haifa, Ashdod y Eilat, manejan el 80% del tráfico marítimo del país. Pero a mediados de 2024, Eilat, la principal vía de comunicación de Israel con Asia a través del Mar Rojo, estaba muerta y había declarado oficialmente su bancarrota ante el Knesset. Los barcos se negaron a arriesgar el viaje y en vez de ello optaron por desviarse 11.000 millas náuticas alrededor de África. Las primas de seguro aumentaron en un 900% y se cuadruplicaron los costos de envío de China a Europa.

Incluso las alabadas exportaciones de gas natural de Israel quedaron paralizadas. Israel perdió su sueño de convertirse en un centro regional de exportación de gas natural licuado (GNL), dada la dificultad y el costo de llevar grandes petroleros a sus puertos.

Un nuevo capítulo en el conflicto asimétrico

El bloqueo del Mar Rojo por parte de Yemen fue más que un éxito táctico; puso de manifiesto que actores más pequeños pueden aprovechar la vulnerabilidad de una economía global interconectada. Al interrumpir una de las rutas marítimas más importantes del mundo, demostró que en la era de comercio hipereficiente incluso unas capacidades militares limitadas pueden tener unos efectos estratégicos de gran envergadura.

A pesar de su abrumadora potencia de fuego, EEUU y sus aliados tuvieron dificultades para contrarrestar una campaña que no solo se centraba en los buques, sino también en la economía subyacente del comercio marítimo. Mientras que la doctrina militar tradicional prioriza la fuerza bruta, el planteamiento de Yemen explotó debilidades sistémicas: unas rutas marítimas consolidadas, la logística *just-in-time* y unos mercados reacios al riesgo. El resultado fue una crisis que no se podía resolver solo con misiles.

Este conflicto tiene implicaciones más amplias acerca de cómo se proyecta el poder en el siglo XXI. El dominio militar ya no garantiza el control cuando se pueden contrarrestar los puntos débiles de la economía (las vías marítimas, las cadenas de suministro, los sistemas financieros) con medios no convencionales. Las herramientas de la globalización, diseñadas para maximizar la eficiencia, también han creado una nueva vulnerabilidad.

znetwork.org

<https://www.lahaine.org/mundo.php/como-yemen-puso-fin-al>