

Documento especial

ESTRATEGIA, DOCTRINA Y CONSTRUCCIÓN:

EL CAMINO DE LA ARMADA DE TURQUÍA PARA SER POTENCIA NAVAL



Portada: Imagen generada con Firefly Gemini.

Los comentarios y opiniones expresadas en este documento representan el pensamiento de sus autores, no necesariamente de la institución.

ESTRATEGIA, DOCTRINA Y CONSTRUCCIÓN:

EL CAMINO DE LA ARMADA DE TURQUÍA PARA SER POTENCIA NAVAL

Juan Pablo Toro

Contenidos

Introducción.....	7
Poder marítimo de ayer y hoy	8
Doctrina soberanista y popular	12
Construcción nacional	14
Conclusión	16
Bibliografía	17
Autor	18



Introducción

Una actividad frenética se observa en uno de los tantos astilleros de Estambul. Allí es donde se construyen los nuevos buques que son esenciales para convertir a Turquía en una potencia naval intermedia, aunque con capacidades de proyección global. En medio de grúas, planchas de acero, kilómetros de cables y chispas de soldaduras, pueden observarse los cascos de las fragatas y corbetas que forman parte del Proyecto MILGEM (*Milli Gemi Projesi*, o Proyecto de Buques Nacionales), así como también las naves que se fabrican para otras marinas.

La primera semana de enero de 2025, el Ministerio de Defensa anunció la construcción de 31 buques de guerra, desde submarinos hasta portaaviones, durante la botadura de dos fragatas multipropósito clase “I” o “İstif” de 3.000 toneladas de desplazamiento. Esto implica contar con una capacidad

de producción naval que muchos países europeos que intentan rearmarse rápidamente envidiarían o incluso el propio Estados Unidos.

Sin embargo, no ha sido fácil llegar hasta este punto. Se tuvo que recorrer un camino de casi 30 años. Este incluyó dos estrategias navales, el nacimiento de una doctrina marítima y, finalmente, privilegiar la opción de fabricar buques en astilleros nacionales y dejar de comprarlos en el extranjero, como se hizo hasta fines de la década de 1990, principalmente a Alemania, Estados Unidos y Francia. Sin duda, fue clave la visión de la Armada turca de recuperar el poderío naval que se tuvo hace siglos y proyectarlo al futuro, y cuyo peso argumental fue tal que logró convencer al gobierno de Recep Tayyip Erdoğan de adoptarla como propia, porque desarrollar una flota es siempre una decisión política.

0.2

Poder marítimo de ayer y hoy

“Quien controla los mares controla el mundo”. Esta frase atribuida a Barbaros Hayettin Pasha, almirante otomano del siglo XVI, es adoptada por sus herederos turcos como una referencia crucial sobre la influencia del poder naval en la historia y cuyo ejercicio fue clave para completar las conquistas territoriales del imperio.

Luego, de quien fundó la República de Turquía en 1923, Mustafa Kemal Atatürk, se obtiene la que todavía es una directiva fundamental para las fuerzas navales: “Nuestro país, del cual una parte importante de sus fronteras son mares, debe también contar con una gran armada”.

Con estos antecedentes históricos a la vista y una proyección hacia una nueva era, la Armada de Turquía publicó en 1997 un documento seminal titulado “Hacia mares abiertos: La estrategia de las fuerzas navales turcas”. En el texto se hacía hincapié en la necesidad de desarrollar una marina de guerra capaz de generar disuasión y proveer un entorno seguro para el país, que tiene una posición geoestratégica clave entre tres continentes (Asia, Europa y África); controla los estrechos marítimos entre el Mediterráneo y el mar Negro, y cuenta con 8.985 kilómetros de costa.

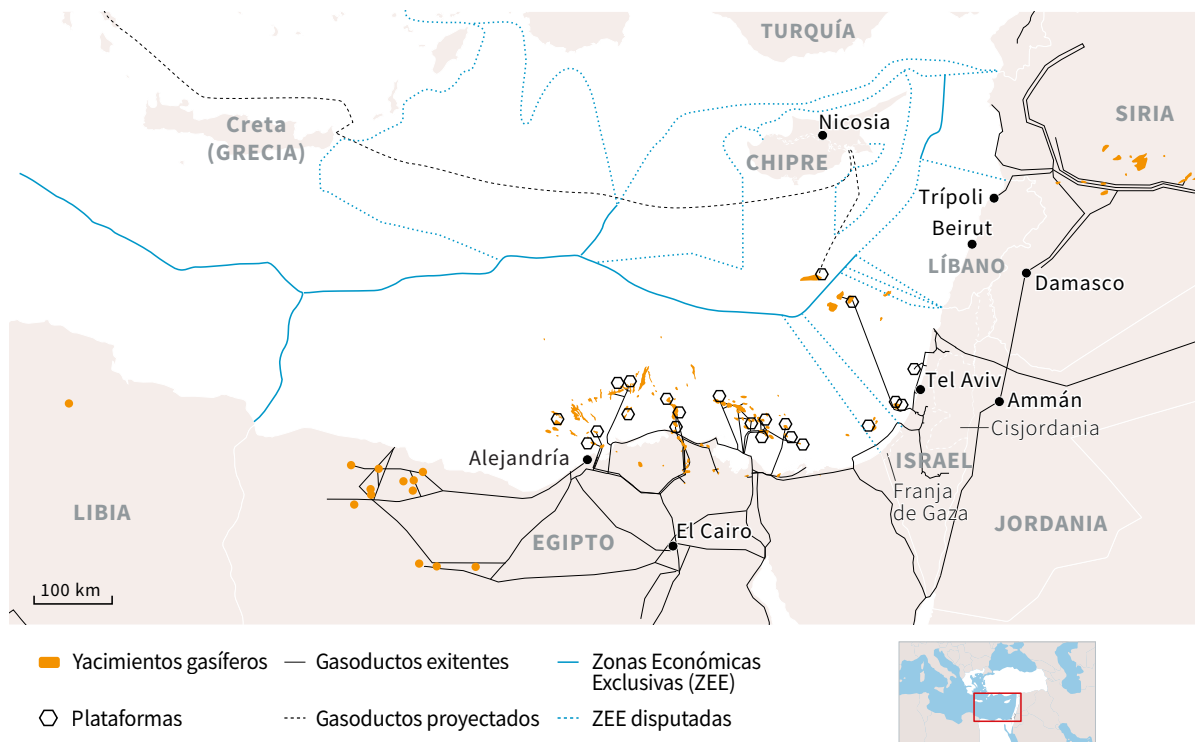


Fuente: AFP.

LOS YACIMIENTOS DE GAS EN EL SURESTE DEL MEDITERRÁNEO

La soberanía de los yacimientos depende de los límites de las zonas económicas exclusivas, algunas cuestionadas.

Fuente: ENTSG, European council on foreign relations y AFP.



Un armada de post Guerra Fría no solo debería ser capaz de velar por la integridad del país *vis-à-vis* con Grecia, sino que en una economía globalizada tendría que, además, contribuir a la vigilancia de líneas marítimas de comunicación, facilitar el acceso a nuevos mercados y proteger bienes públicos globales. Estos retos emergentes demandaban un poder naval más relacionado con el tamaño de la economía —hoy de unos US\$1,3 billones— y su dependencia del comercio exterior que con la superficie del país o de su marina mercante.

El nuevo poder naval turco en el siglo XXI se avizoraba como determinante, tanto para el manejo de futuras crisis como para hacer frente a guerras, ya fuese en áreas prioritarias —mar Egeo, mar Negro y mar Mediterráneo— o en nuevas zonas de interés —mar Caspio, Golfo Pérsico, océano Índico y aguas atlánticas cercanas a Gibraltar—. Por tanto, se definió que los principales objetivos de la estrategia serían “disuasión” y “cooperación” (sobre todo, en el marco de Organización del Tratado del Atlántico Norte).

La estructura de fuerza, destinada a superar la de otras marinas de guerra en el Egeo y Mediterráneo oriental, consideraba como probables “elementos principales de combate” a: un portaaviones liviano; 22 a 24 destructores; 18 a 20 misileras; 15 a 18 submarinos; un buque de asalto anfibio, entre otras muchas unidades.

Dieciocho años más tarde, la Armada volvió a publicar una nueva estrategia —aún vigente—, pero ahora en respuesta a un contexto dado por los efectos de la “Guerra global contra el terrorismo”, lanzada por Estados Unidos; la Primavera Árabe; la resurgimiento de China; la aparición de la piratería en el golfo de Adén, pero, sobre todo, por la anexión de la península ucraniana de Crimea por parte de Rusia en el mar Negro (2014) y los hallazgos de depósitos de gas en el Mediterráneo, que despertaron toda clase de ambiciones.

Dado que el país experimentaba una pérdida de estabilidad en sus zonas prioritarias, la Armada turca renovó en 2015 su ambición de ser “confiable en la cooperación, disuasiva en las crisis y

decisiva en combate”, para enfrentar una realidad en la que los actores globales tratan de mantener su control y acceso a los mares, mientras que los emergentes y no estatales intentan hacerse notar en este dominio.

En particular, la anexión de la península ucraniana de Crimea en el mar Negro puso fin a la noción de este cuerpo de agua como un “mar de paz”, que había sido claramente delimitado por un tratado suscrito por los países situados en sus costas. Con la guerra de regreso, el control del Bósforo y los Dardanelos —también conocidos como los estrechos turcos— se volvió aún más fundamental, ya que, según la Convención de Montreux (1936), Ankara tiene la llave para dejar pasar o impedir el tránsito de buques en tiempos de conflicto.

El descubrimiento de hidrocarburos en el Mediterráneo oriental, donde la “cuestión de Chipre” aún no ha sido resuelta, también reflató el tema de la delimitación marítima entre Estados costeros que no cuentan con acuerdos multilaterales para definir las zonas económicas exclusivas y las plataformas continentales.

Mientras en el Egeo, Turquía considera que cualquier la pretensión de Grecia de extender sus aguas territoriales más allá de seis millas náuticas, va en contra del Tratado de Lausana (1923) y, además, altera el statu quo de la región, puesto que le otorgaría un mayor control de rutas y áreas adyacentes. Desde luego, ambos rivales históricos tienen interpretaciones muy distintas del derecho marítimo, como prueba el hecho de que Atenas sea signataria de la Convención del Derecho del Mar de Naciones Unidas (Convemar) mientras que Ankara no.

En este contexto, los objetivos establecidos para guiar a las fuerzas turcas fueron los siguientes:

- ✦ Disuadir las amenazas contra la patria en el dominio marítimo y, si es necesario, ganar la guerra decisiva mediante esfuerzos conjuntos con otros elementos de las Fuerzas Armadas turcas.

- ✦ Proteger los derechos de soberanía y los intereses marítimos de Turquía.
- ✦ Asegurar los mares vecinos y las líneas de comunicación marítimas que transportan el grueso del comercio marítimo turco.
- ✦ Apoyar la defensa de la República Turca del Norte de Chipre y proteger sus derechos e intereses vitales en el mar.
- ✦ Prestar apoyo, si así se solicita, a otras agencias/autoridades competentes dentro de sus misiones y responsabilidades establecidas por ley.
- ✦ Contribuir a la creación de un perímetro de seguridad estable en las proximidades de Turquía y también a la paz y estabilidad globales.
- ✦ Apoyar la política exterior turca y los objetivos de la industria de defensa.
- ✦ Apoyar la estrategia marítima de la Alianza Atlántica.
- ✦ Mantener y desarrollar una fuerza naval activa para llevar a cabo todas las tareas que puedan asignársele.

Por supuesto, en la estrategia de 2015 se volvió a abordar la estructura de fuerza necesaria, pero más que entrar en el detalle del número de unidades futuras, se dio mucha relevancia al Proyecto *Milli Gemi* (MILGEM), o Proyecto de Buques Nacionales, que se lanzó en 2004 para la construcción endógena de corbetas clase “Ada”, a las cuales seguirían fragatas clase “I” y otras embarcaciones. De este modo, se propuso que el país dejara de importar naves, en una apuesta por potenciar a la industria de defensa turca y donde los astilleros de empresas privadas tendrían un rol fundamental.

En resumen, la aspiración declarada de la Armada de Turquía era convertirse en una marina con una “capacidad de proyección de poder global mediana”, a la cual contribuirían la introducción de nuevas plataformas, la ampliación del radio de operaciones más allá de los mares circundantes, y la creciente colaboración con las fuerzas aliadas, así como con otras organizaciones multinacionales.

EL MAR NEGRO, REGIÓN ESTRATÉGICA PARA LAS MATERIAS PRIMAS

La invasión rusa de Ucrania altera el transporte de petróleo, cereales y acero.

Fuente: Bloomberg, Marine Traffic, Global Energy Monitor, Entsog, World Port Source y AFP.



No obstante, en la estrategia no había ninguna mención explícita a la doctrina marítima Mavi Vatan (Patria Azul), que años antes habían empezado a mencionar algunos almirantes y que había sido adoptada por líderes de distintos partidos políticos de manera transversal.

Doctrina soberanista y popular



Carguero atravesando el Bósforo. (Juan Pablo Toro)

Cuando se navega por el Bósforo, cada tantos kilómetros se asoman enormes banderas rojas con la media luna y la estrella blanca, que recuerdan que el control de esta histórica ruta pertenece a Turquía, lo que nadie duda hoy, pero que por alguna razón parece necesario recordarle al mundo en la turística Estambul.

En junio de 2006, en el marco de un simposio, el almirante Cem Gürdeniz ventiló el término “Mavi Vatan”, con el propósito de crear conciencia sobre la necesidad de proteger los derechos e intereses marítimos de Turquía, tanto en las aguas internas y territoriales como en la zona económica exclusiva (ZEE) y la plataforma continental. Sucesivos

comandantes en jefe y altos mandos de la marina continuaron empleando la expresión, pese a no ser precisada en ningún documento oficial específico.

Cuando el presidente Recep Tayyip Erdoğan posó junto a un mapa titulado “Mavi Vatan” en 2019, esa visión se convirtió en una subdoctrina de defensa y estrategia, que entre otras cosas buscaba que el país no quedara confinado a la península de Anatolia y orientar mejor los esfuerzos de competencia geoeconómica hacia Grecia. Con el paso del tiempo, la élite política y el público general la asumieron como parte de la identidad nacional y como un factor de modernización del país vía su necesaria “maritimización”.



No obstante, otras lecturas críticas sostienen que esa visión no es más que un rechazo solapado a las reclamaciones territoriales de Grecia y Chipre en el Mediterráneo oriental y la respuesta indignada a un mapa de la Unión Europea que las valida. Agregan que algunos de sus fervientes partidarios estiman que la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) tiende a favorecer a Atenas cuando se trata de disputas territoriales, de ahí su necesidad. En el fondo, Ankara desestima la aplicación de los principios de la Convemar sobre un espacio confinado y repleto de islas respecto a las ZEE, puesto que eso solo coartaría su acceso hacia aguas abiertas.

El área de la llamada “Patria Azul” está comprendida entre los meridianos 25° y 45° este y los parale-

los 33° y 42° norte. En el mar Negro corresponde a la ZEE que ya detenta el país, de acuerdo con los principios de equidistancia entre los Estados ribereños. En el Mediterráneo, esta inmensa área de 462.000 km² colinda con las ZEE de Libia (delimitada gracias a un acuerdo bilateral) y Egipto. También incluye aguas entre Chipre, Siria, Líbano y la República de Turquía del Norte de Chipre.

Si bien no hay una explicación unificadora entre quienes teorizan sobre los alcances de la doctrina “Mavi Vatan”, se reconoce el consenso que genera dentro de la sociedad turca y su función de brújula que orienta el gobierno de Erdoğan en la construcción de una armada poderosa y, lo más relevante, con buques propios.

Construcción nacional



Mientras en las modernas oficinas de la compañía STM en Estambul los ejecutivos explican con orgullo los proyectos en que han trabajado, como las cuatro corbetas clase “Ada” y las siete fragatas clase “Istif” o “I” (estas últimas, de un valor inicial aproximado de US\$350 a 450 millones), también anuncian la próxima construcción de submarinos y misileras de ataque rápido, casi todo fabricado en Turquía. Solo se les escapan algunos radares de navegación y piezas de artillería.

STM, que tiene entre sus socios mayoritarios a la estatal Agencia de la Industria de Defensa, pero que también cuenta con capitales privados, es la encargada de diseñar las embarcaciones, certificar el proceso de construcción e implementar la integración de los sistemas de armas y sensores; esta última no se lleva a cabo en astilleros propios. Este enfoque empresarial contribuye al hecho de que la

construcción naval en Turquía tenga un flujo continuo y ágil en la actualidad, para abastecer tanto el mercado local como el foráneo.

Lo anterior puede observarse en los astilleros de RKM, uno de los cincuenta que tiene el país y que fue validado por STM, siempre siguiendo criterios del Ministerio de Defensa y estándares de la OTAN. Cuando los trabajadores están trabajando y las grúas están en funcionamiento, es posible apreciar el casco de una futura fragata y corbetas terminadas, o en pleno desarrollo, para las marinas de Malasia y Ucrania.

Para 2025, el presupuesto de Defensa asignado por el gobierno de Turquía fue de US\$45.000 millones, de los cuales una parte significativa está destinada a la fabricación de un portaaviones de 60.000 toneladas (proyecto MUGEM), cuatro destructores

antiaéreos (TF-2000) y de submarinos (proyecto MILDEM). Distintos reportes estiman que el plan de construcción naval, al menos, implicaría una inversión de entre US\$8.000 millones y US\$13.000 millones.

La materialización de estos proyectos no solo está convirtiendo a la Armada turca en una de las más poderosas del Mediterráneo y mar Negro, sino también en una de las principales del Medio Oriente y norte y este de África. Su marina, además, cuenta con una base en Somalia e instalaciones militares conjuntas en Qatar. Asimismo, ha renovado los ejercicios con Egipto y participa activamente en los Grupos Marítimos Permanentes de la OTAN.

FUERZAS NAVALES DE TURQUÍA	
Efectivos	45.000
Submarinos (SSK)	13
Fragatas (FFGHM)*	17
Patrulleros **	50
Barreminas	11
Buque de asalto anfibio	1

*No incluye las dos fragatas clase “I” entregadas este año.

**Incluye cuatro corbetas clase “Ada”.

Fuente: Military Balance 2025 (IISS).

Al contar a futuro con un portaaviones y su respectivo grupo de batalla, esta armada tendrá la posibilidad de proyectar poder a otras regiones, mientras los nuevos submarinos —muy inspirados en

los 214 alemanes— brindarán una mejor negación de área, lo cual permite inferir que las unidades de superficie portando la bandera turca se verán más a menudo en aguas, costas y puertos.

Como sostiene Geoffrey Till, una flota totalmente equipada y efectiva, capaz de defender los intereses de la nación en el lugar y momento adecuado, es la máxima manifestación del poder marítimo, y conseguirla siempre ha sido difícil. Ya sea en tiempos de paz, guerra y lo que sea que exista entre medio, es esencial obtener el equilibrio apropiado entre compromisos, recursos, plazos, capacidades y grados aceptables de riesgo. Todo lo anterior debe ser realizado dentro de un marco dado por un contexto nacional e internacional, que es único para el país que la construye. También contribuye la existencia de una visión compartida para justificar el esfuerzo.

Siguiendo esa lógica, las estrategias navales de 1997 y 2015, la doctrina “Mavi Vatan” y el proyecto MILGEM encajan perfectamente como piezas de una aspiración nacional por volver a hacer de Turquía una potencia marítima. Recobran una tradición de siglos, pero también piensan en la necesidad de contar con un medio para ganar influencia geopolítica en el Medio Oriente y el mundo musulmán. Esta herramienta es parte esencial de la política exterior del presidente Recep Tayyip Erdogan, que ha sido calificada como “neo-otomana”, por su búsqueda de recobrar influencia para la república en los antiguos territorios del imperio.



Fragata clase “I” botada en enero de 2025 (France Presse).

Conclusión

El proceso de expansión de la Armada de Turquía merece ser estudiado con detención, puesto que es producto de una conjugación de factores donde concurren un liderazgo naval visionario, una clase política comprometida y un sector industrial públi-co-privado altamente capaz.

Tal como indica Geoffrey Till, una forma de combatir la “ceguera marítima” (sea blindness) —fenómeno que lleva a los países a subestimar la importancia del ámbito marítimo o a postergar las medidas para proteger sus intereses en él— consiste en justificar y articular públicamente una política marítima clara y una visión sobre las acciones necesarias.

En un escenario donde las capacidades de construcción naval se han perdido o estancado en Estados Unidos y varios de sus socios europeos, resulta pertinente orientar la mirada hacia lo que están haciendo potencias medianas —con capacidad exportadora— y no quedarse concentrado en proveedores tradicionales en material naval. En este sentido, la Armada de Chile y la empresa turca Havelsan dieron un importante paso al firmar este año un contrato para modernizar dos fragatas clase M (Karel Doorman) con el sistema de gestión de combate Advent, que incluye la detección de objetivos, evaluación de amenazas y el control de armas y sensores.

También sería conveniente buscar lazos más estrechos con marinas de guerra de la OTAN en expansión, fomentando mayores intercambios de oficiales, cooperación técnica y visitas a terreno.

En muy pocos países el anuncio de construir 31 buques que hizo el Ministerio de Defensa turco suena como una posibilidad real y no como un anhelo. Eso sí, el empleo que se le vaya a dar a esta nueva armada en sus áreas prioritarias, secundarias y terciarias de interés es otra cosa. Pero no parecen haberse equivocado quienes estimaron a fines de la década de 1990 que el poder marítimo iba a ser fundamental para lidiar con los desafíos del siglo XXI, donde han regresado la guerra, los bloqueos y los sabotajes, lo que aumenta la urgencia e importancia de proteger los intereses en costas y aguas azules.

Bibliografía

- Bloomberg, “Turkey Bets on Naval Clout for Edge in High-Seas Power Play”, por Patrick Sykes, 24/1/2025. Disponible en: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-01-24/turkey-bets-on-homegrown-navy-for-edge-in-high-seas-power-play?embedded-checkout=true>.
- CNN türk “Türkiye’nin savaş gemisi üretiminde yeni zirve planı: 9 milyar dolarlık ekosistem”. Por Güncellenme Tarihi, 21/9/2025. Disponible en: <https://www.cnnturk.com/turkiye/turkiyenin-savas-gemisi-uretiminde-yeni-zirve-planı-9-milyar-dolarlık-ekosistem-2337926>
- Gaptay S. (2021). *Erdogan’s empire: Turkey and the politics in the Middle East*. London: I.B. Tauris.
- Institute Français de Relations Internationales. “Mavi Vatan, the ‘Blue homeland’: The origins, influences and limits of an ambitious doctrine for Turkey”, Aurélien Denizeau, abril 2021. Disponible en: <https://www.ifri.org/en/studies/mavi-vatan-blue-homeland-origins-influences-and-limits-ambitious-doctrine-turkey>
- International Institute for Strategic Studies (2025). *Military balance*. Abingdon: Routledge.
- Nikkei Asia, “Turkey kits out Asian navies while building war chest to expand fleet”, por SINAN TAVSAN., 15/9/2025. Disponible en: <https://asia.nikkei.com/business/aerospace-defense-industries/turkey-kits-out-asian-navies-while-building-war-chest-to-expand-fleet>
- Proyectos marítimos STM, material de divulgación en español.
- Özel, M. (2022). Tesis doctoral: “Turkish Navy’s Move Towards Blue Waters Origins Development Implementation_Blue Homeland”.
- Revue Conflits. Méditerranée orientale: la mer de tous les dangers” (Dossier), N.º31, janvier-février 2024.
- TRENDS Research and advisory. “Mapping Türkiye’s growing naval power”, 12/02/2025. Disponible en: <https://trends-research.org/insight/mapping-turkiyes-growing-naval-power/?srsltid=AfmBOopmBL0TEgNbYW46MoZHv1w-jMbJO22DYAzoUyiptfEL6W-YdMBP>
- Till, G. (2023). *How to grow a navy: the development of maritime power*. Abingdon: Routledge.
- Turkish Naval Forces Strategy (2015). Documento oficial.
- “Toward the open seas: Turkish Naval Forces strategy” (1997). En *Naval Forces Journal*, N.º 570, noviembre de 1997.

Autor

JUAN PABLO TORO

Director Ejecutivo AthenaLab

Magíster en Ciencia Política y licenciado en Información Social de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Diplomado en Seguridad Nacional del Instituto Tecnológico Autónomo de México y diplomado en Estrategia y Política de Defensa del Center for Hemispheric Defense Studies. Cuenta con un certificado del curso Senior Executives on National and International Security de la Universidad de Harvard. Es Senior Associate Fellow RUSI.

El autor expresa su agradecimiento a la Agencia de la Industria de Defensa de Turquía por gestionar los permisos para visitar a la empresa STM y al astillero RKM en Estambul. Las entrevistas con sus ejecutivos sirvieron como material para este informe.

Av. El Bosque Norte 0177, oficina 1101, Las Condes, Santiago, Chile
www.athenalab.org | contacto@athenalab.org

