



18 de junio de 2025

**Disputa por la hegemonía
marítima. China sigue aguas a
Mahan; EE. UU. trata de recuperar
rumbo**

Maritime hegemony. China follows Mahan's track; U.S. tries to get back on course.

Abstract:

For some decades, the United States has been the great hegemonic maritime power. In addition to its immense industrial production, it used to have a certain control of the maritime industry, which controlled nearly 90 % of international trade, as well as the control of the seas, which allowed freedom of navigation and the safe passage of the commercial trade along maritime routes.

Over the last few decades, China has gradually taken control of the maritime industry, dominating shipbuilding, positioning itself in a high position in the management of maritime transport (shipping companies), and creating a network of civilian support ports (some of which could have dual civilian-military use, if necessary). In addition, supported by its economic and commercial success, China is building a powerful Navy (PLA-N) with the vocation of disputing US Navy's control of the seas.

This paper aims to analyse, from the theoretical framework of Mahan's ideas, China's evolution in the 'control of the world trade', and its ambition to 'control the seas', against the American decline in the maritime industry that enables trade and its current position of 'control the seas', which China intends to dispute. It identifies some of the US actions in reaction to China's maritime rise, seeking to restore its maritime dominance.

Keywords:

Alfred Mahan, maritime hegemony, control of the sea, control of trade, shipbuilding, maritime industry, maritime commerce, maritime trade, ports, naval bases, US Navy, PLA-N.

Cómo citar este documento:

ROMERO JUNQUERA, Abel. *Disputa por la hegemonía marítima. China sigue aguas a Mahan; EE. UU. trata de recuperar rumbo*. Documento de Análisis IEEE 46/2025. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

*Aquel que controla la mar, controla el comercio;
aquel que controla el comercio, controla la riqueza del mundo;
y en consecuencia el propio mundo*

Sir Walter Raleigh (1552-1618)

*El control del comercio marítimo a través del dominio del mar
es la función primordial de las marinas de guerra*

Alfred Mahan (1840-1914)

INTRODUCCIÓN

El primero de los aforismos con los que comenzamos este documento, integra, de forma concisa y a la vez muy precisa, los elementos básicos de la escuela geopolítica marítima de Mahan¹, que han estado siempre presentes en las estrategias de las potencias marítimas, de las talasocracias.

Si leemos el aforismo en sentido inverso, nos dice que para controlar el mundo es necesario controlar su riqueza, para lo que es necesario controlar el comercio.

Considerando que la industria marítima es responsable del transporte de alrededor del 90 % del comercio mundial², podemos afirmar que el transporte marítimo es elemento indispensable para el comercio global³. Hablamos de una suerte de sistema circulatorio mundial, donde las rutas marítimas se asemejan a las venas y arterias, y la sangre es la mercancía, la riqueza que navega por esas rutas. Esto nos lleva a la parte final del aforismo (leído en sentido inverso), controlar el mar, las rutas de navegación, es condición necesaria para que ese comercio se puede producir.

La idea del «control del mar» tiene una dimensión esencialmente estratégica, con un fuerte componente militar. El reputado navalista Geoffrey Till⁴, la define como «la condición que existe cuando uno tiene libertad de acción para usar un área del mar para

¹ Aunque Alfred Mahan publica su obra principal: *La influencia del poder naval en la historia* en 1890, donde detalla los elementos para ser una gran potencia marítima, y por tanto una gran potencia, sus propuestas se basan principalmente en estudios históricos (de hecho, la obra se centra en el periodo 1660-1783 y en la supremacía marítima del Imperio británico). Esto no indica que potencias o imperios anteriores (España, Portugal, Holanda o incluso Roma) no hubieran seguido estos elementos, pero no es hasta Mahan cuando se compilan y se sistematizan en la citada obra.

² <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/>

Nota: Todos los hipervínculos se encuentran activos con fecha 10 de junio de 2025.

³ Hay más de 50.000 buques mercantes que comercian internacionalmente, transportando todo tipo de carga, tanto materias primas como alimentos y productos manufacturados. La flota mundial está registrada en más de 150 países y está tripulada por casi 2 millones de marinos.

⁴ TILL, Geoffrey. *Seapower. A guide for Twenty-First Century* (2.ª ed.). Routledge, Nueva York, 2009.

sus propios propósitos, por un periodo de tiempo; y si es necesario, negar su uso a un oponente». Una forma limitada y particular de esta idea es el llamado «control negativo» del mar, o negación de uso, que normalmente es ejercido por quien no tiene capacidad de ejercer el control del mar (positivo), pero si la de negarle al adversario su uso.

Pensemos en la batalla del Atlántico durante la II Guerra Mundial. Estados Unidos y las potencias aliadas trataban de ejercer el control del mar en la zona del Atlántico Norte para asegurar las líneas de comunicación marítima entre el continente americano y Europa, y así abastecerla de material y refuerzo de tropas desde Estados Unidos. Alemania, que no tenía capacidad de ejercer el control (positivo) de esa zona, trataba de lograr el control negativo del Atlántico Norte, utilizando su fuerza de submarinos, buscando impedir que ese refuerzo cruzara esas aguas y llegara a Europa.

Tras el final de la II Guerra Mundial se establece un nuevo orden de seguridad donde Estados Unidos (EE. UU.), gran potencia marítima, y la entonces Unión Soviética (URSS), gran potencia continental, son protagonistas. Occidente consigue establecer las reglas que van a regir el nuevo orden (que actualmente las potencias revisionistas como Rusia, China, Irán, Corea del Norte, etc., pretenden revisar), donde en lo marítimo destaca la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS por sus siglas en inglés) como norma fundamental, acordada en los años 80 del siglo pasado, e implementada formalmente a partir de los 90. El elemento vertebral de esta norma es garantizar la libertad de navegación por las rutas marítimas, y por tanto el comercio, lo que ha favorecido de forma determinante la globalización. El garante de esta «libertad de navegación» desde mediado el siglo XX ha sido Estados Unidos, utilizando como instrumento su poderosa marina, la US Navy, circunstancia de la que se han beneficiado prácticamente todos los países, y en primer lugar los propios Estados Unidos, primera potencia comercial y hegemónica en lo marítimo durante las últimas décadas.

Actualmente la supremacía marítima de Estados Unidos está empezando a ser discutida por China, una gran potencia híbrida⁵ (continental y marítima a la vez) en el sentido geopolítico clásico. Totalmente vinculada con el comercio mundial, la economía china

⁵ Se puede decir que Rusia es el modelo de potencia continental de acuerdo con la escuela geopolítica de Mackinder, y que Estados Unidos es actualmente la potencia marítima por excelencia según los postulados de la escuela geopolítica de Mahan. China es una suerte de potencia híbrida, parte continental (su parte norte está geográficamente situada en la denominada «Tierra Corazón» de Mackinder) y parte marítima, pues realiza alrededor del 95 % de su comercio internacional a través de sus rutas marítimas. <https://www.cfr.org/tracker/china-overseas-ports>

depende de rutas comerciales marítimas seguras y Beijing es muy consciente de sus vulnerabilidades marítimas en puntos críticos como el estrecho de Malaca, por donde pasan más del 80 % de sus importaciones de petróleo y el 60 % de su comercio. Su rápido ascenso económico le ha proporcionado los recursos para construir una fuerza naval de primer orden, y le ha llevado a transformar sus viejos medios de defensa costera en una moderna marina de aguas azules, producto de una estrategia deliberada y «mahaniana» puesta en marcha durante décadas⁶.

Volviendo al aforismo inicial, se identifican cuatro elementos a controlar (mar, comercio, riqueza y mundo), que están concatenados, aunque parece que se podría llegar al control de la riqueza y del mundo por caminos diferentes; controlar la mar y luego el comercio, o bien como está intentando China, controlar el comercio, y fruto de esa riqueza, dotarse de una marina que le permita controlar la mar⁷.

Se pretende en este documento hacer un breve análisis de la evolución de China en los distintos componentes del poder marítimo, centrado principalmente en el segundo factor indicado, el comercio y por tanto el transporte marítimo, aunque enmarcado en la perspectiva integral de los cuatro, utilizando las ideas de Mahan como marco teórico. Aunque con China como centro del análisis, se comparará con la situación y la evolución de Estados Unidos en los mismos elementos analizados, lo que nos debería permitir aventurar si China está en condiciones (teóricas) de disputarle la hegemonía marítima a Estados Unidos.

MARCO TEÓRICO. GEOPOLÍTICA. LA ESCUELA MARÍTIMA DE MAHAN

Alfred Mahan, padre de la escuela geopolítica marítima, considera que el poder marítimo es el elemento más determinante del poder geopolítico. Defiende que el poder naval⁸

⁶ MILLER, Lydia. «China's Mahanian Naval Strategy – and why America needs one too», *Center for Maritime Strategy* (CMS). March 27th 2025. Disponible en: <https://centerformaritimestrategy.org/publications/chinas-mahanian-naval-strategy-and-why-america-needs-one-too/>

⁷ En este caso es necesario que mientras se busca controlar el comercio, el control del mar por la potencia hegemónica (en este caso EE. UU.) sea benigno y permita desarrollar una riqueza que se utilizará para construir una fuerza naval que le capacite para disputar el propio control del mar a la potencia benigna.

⁸ Sobre las diferencias entre «poder naval» y «poder marítimo», el segundo es más amplio que el primero, pues abarca numerosos medios y actividades que se llevan a cabo en la mar (marina mercante, pesquera, científica, guardacostas, tráfico y comercio marítimo, medios para extracción de recursos en la mar, construcción naval, marina militar, etcétera) mientras que el poder naval se circunscribe esencialmente a la marina militar y a sus actividades. De esta forma, se puede considerar que el poder naval queda englobado como parte (fundamental) del poder marítimo. Disponible en:

prevalece sobre el terrestre, y su obra de referencia: *La importancia del poder en la historia* se centra en la relevancia histórica del control del mar.

El profesor Baqués nos recuerda las ideas principales⁹ de la obra de Mahan, que afirmaba que la mar ha sido, sigue siendo, y será el camino más fácil, barato y por tanto rentable para transportar tanto materias primas como productos manufacturados. Es la gran autopista que une mercados, tanto a nivel regional como global. Controlar la mar permite controlar las rutas marítimas que dan acceso a todos estos recursos, posibilitando el tráfico comercial propio, y si es conveniente, impedirlo a terceros.

Mahan identifica seis elementos o condiciones (que vamos a agrupar por pares) que favorecen que una potencia pueda desarrollarse como gran potencia marítima (basado en el poder comercial) y por tanto global.

Los dos primeros son geográficos (por algo lo llamamos geopolítica) y son precondiciones físicas para el éxito en la lucha por ese poder; tienen ventaja los archipiélagos o islas que contienen un solo Estado (o con fachadas a varios mares y océanos como EE. UU.), por su facilidad para ganar mar abierto, por la ausencia de fronteras terrestres (que así no tengo que defender¹⁰), a lo que se añade la dificultad de los ataques desde la mar. El segundo sería la configuración física del propio Estado, la existencia de buenos puertos y la facilidad de acceso y comunicación entre el interior del país y estos puertos (que facilite el transporte interno de mercancías y materias primas), donde el ejemplo de EE. UU. y la cuenca del Misisipi¹¹ son paradigmáticos.

ROMERO, A. *El auge de China como potencia marítima*. IEEE, 12 julio 2023. <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/el-auge-de-china-como-potencia-maritima>

⁹ BAQUÉS, J. «El mar como catalizador de la geopolítica: de Mahan al auge chino», *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*. 3 junio 2019. <https://www.seguridadinternacional.es/resi/index.php/revista/article/view/117>

¹⁰ China tiene fronteras terrestres con 14 países, lo que le obliga a detraer importantes recursos para defenderlas (así ha sido durante muchos periodos de su historia), que por lo tanto no puede utilizar para hacerse a la mar.

¹¹ El caso de Estados Unidos es significativo, pues es un país particularmente favorecido por la geografía. Aunque no es realmente una isla, el hecho de tener fachada a dos océanos (que lo protegen del exterior) y que solo tiene fronteras terrestres con dos Estados (Canadá y México) que no suponen una amenaza real lo convierten prácticamente en una isla. La construcción del canal de Panamá (una de las obsesiones de Mahan), lo convierte en casi una isla, y permite comunicar sus dos fachadas oceánicas. A lo anterior se suma sus magníficos puertos y sobre todo la orografía de la cuenca del Misisipi, que aparte de su gran capacidad de producción agrícola, sus vías fluviales favorecen la navegación y el transporte interior entre los centros de producción (industrial y agrícolas) y los puertos, desde donde se envían y/o reciben las materias primas y los productos manufacturados. Disponible en: <https://www.codigoabierto360.com/analisis-la-geopolitica-de-los-estados-unidos-parte-1-el-imperio-inevitable/>

El segundo grupo de factores serían los sociales, la demografía, donde favorece tener una población importante en número, y la sociología, que los habitantes de ese Estado estén volcados y orientados a la mar.

Finalizan los que podríamos denominar como factores políticos, el carácter nacional, pues aquellos Estados que tengan mentalidad empresarial y comercial tienen ventaja para explotar la mar como vehículo de comercio; y como elemento final se identifica el carácter de los gobiernos, que deben ser activos para promover políticas públicas y tomar decisiones en esta línea marítima.

Estados Unidos cumple todas estas condiciones: es una nación bendecida por la geografía, cuenta con una importante población, además con gran espíritu empresarial y que mira a la mar, y ha contado con gobiernos muy activos que han tomado decisiones valientes en este ámbito.¹²

Marquina y Aznar¹³ nos recuerdan como Mahan utiliza el ejemplo británico como modelo de potencia marítima, argumentando que el poder marítimo se construye sobre un comercio exterior próspero, sustentado en una marina mercante sólida y capaz, que deberá ser defendida por una marina de guerra dimensionada para esta tarea. Esta deberá apoyarse en unas bases marítimas para sus navíos y con unas colonias que supongan el aporte de materias primas.

Así, las claves para ser una gran potencia marítima es contar con una importante capacidad empresarial e industrial, una vigorosa flota mercante para comerciar, puertos de apoyo, y una poderosa marina de guerra que proteja esa flota comercial y las propias rutas de navegación.

Si trasladamos estas ideas al presente, tras casi un siglo de hegemonía marítima americana (sustentada en las tesis de Mahan), vemos como China, aparte de ser la gran potencia industrial a nivel mundial, se está dotando de los medios para convertirse también en gran potencia marítima. A su innegable potencia industrial se suman su creciente capacidad en la industria de transporte marítimo, sus «bases» navales que ahora son más bien puertos civiles (que englobamos en su iniciativa de la Ruta de la

¹² Podemos destacar a los presidentes McKinley o Theodore Roosevelt a finales del XIX y principios del XX, aunque prácticamente todos los presidentes desde Reagan en adelante han dejado un poco de lado el rumbo marcado por Mahan.

¹³ <https://www.unisci.es/wp-content/uploads/2025/05/UNISCIDP68-2MARQ-AZNAR.pdf>

Seda Marítima) con posible uso dual (civil-militar) si fuese necesario, y su cada vez más potente marina de guerra.



Aunque pueda resultar paradójico para una potencia como China, que tradicionalmente ha sido considerada como continental, desde la época de Deng Xiao Ping viene transicionando a la lógica mahaniana, aun no habiendo sido particularmente bendecida por la geografía (la primera de las condiciones indicadas por Mahan). Su única salida al mar es a través de su fachada oriental (al Pacífico Occidental), que además está condicionada por dos cadenas de islas (ver mapa), que están bajo control de aliados de Estados Unidos, y que dificultan su salida a aguas abiertas.

LOS ELEMENTOS DEL PODER MARÍTIMO. PERSPECTIVAS DE CHINA Y EE. UU.

Analizaremos algunos de los elementos indicados (capacidad empresarial y comercial, flota mercante, puertos de apoyo, y marina de guerra), pero nos centraremos en los dos principales: la evolución de la industria marítima china y, en particular, de su flota mercante.

China como gran potencia industrial y comercial, con vocación marítima

Desde la perspectiva de los postulados de Mahan, es innegable que China es una nación con un fuerte espíritu emprendedor. Actualmente se la considera como la «fábrica del mundo», y las últimas estadísticas confirman esta afirmación. Su producción industrial

está en el entorno del 29 % del total mundial y creciendo, mientras que la de Estados Unidos apenas llega a un 17 % y en descenso¹⁴.

A este elemento sumamos que su factor de población es sobresaliente, con más de 1.300 millones de habitantes (a pesar de haber sido superada recientemente por India como país más poblado de la tierra). A esto añadimos una clara evolución hacia una mentalidad marítima, que se refleja, entre otros elementos, en su condición de la primera potencia pesquera mundial, y como veremos en los siguientes párrafos también en construcción naval y en industria marítima comercial en general.

De hecho, además de su extraordinaria capacidad de producción de bienes (y servicios), China también ha recuperado en las últimas décadas su espíritu comercial, característico durante su larga historia como «Imperio del Centro». Prueba de esta nueva realidad es que en el año 2000 Estados Unidos era el principal socio comercial de más del 80 % de los países del mundo, cifra que se ha reducido al 30 % actual, mientras que China se ha convertido en el principal socio comercial de más de 120 países, en particular de América del Sur y de África en términos de volumen total, eclipsando el comercio entre Estados Unidos y África por un factor de cuatro¹⁵, y todo ello impulsado por sólidas políticas (carácter del gobierno) de la administración comunista de Pekín.

En esta línea, ya desde el año 2000 el presidente Jiang Zeming declaraba que construir una gran potencia marítima era una importante tarea histórica para China¹⁶, y en 2012, el entonces presidente saliente Hu Jintao hacía un claro llamamiento a que China se convirtiera en potencia marítima¹⁷ de primer orden. En 2013, poco después de asumir la presidencia, *Xi Jinping* defendía que China debe convertirse en una «auténtica gran potencia marítima», no solo para consolidar el dominio en este terreno, sino también como parte de una estrategia nacional dirigida a vincular asuntos militares con intereses estratégicos relativos a soberanía, legitimidad del régimen, y relaciones entre grandes potencias¹⁸. Estas declaraciones, y las políticas y acciones derivadas, marcaban el

¹⁴ <https://www.unav.edu/documents/16800098/147587031/de-mackinder-a-mahan.pdf>

¹⁵ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

¹⁶ CHUBB, Andrew. «Xi Jinping and China's maritime policy», *Brookings*. 22 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.brookings.edu/articles/xi-jinping-and-chinas-maritime-policy/>

¹⁷ HILLE, Kathrin. «Hu calls for China to be "maritime power"», *Financial Times*. 8 de noviembre de 2012. Disponible en: <https://www.ft.com/content/ebd9b4ae-296f-11e2-a604-00144feabdc0>

¹⁸ YOON, Sukjoon. «Implications of Xi Jinping's "True Maritime Power": Its Context, Significance, and Impact on the Region», *Naval War College Review*, vol. 68, n.º 3. Verano de 2015, artículo 4. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol68/iss3/4/>

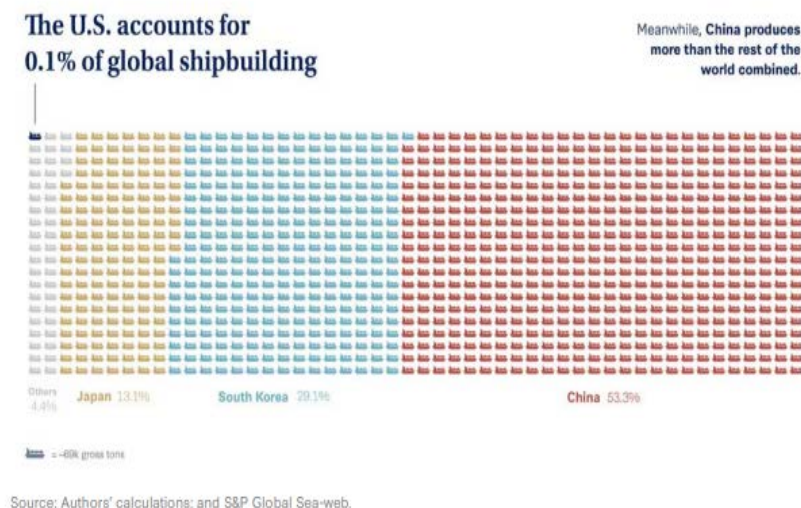
mensaje de una China, segunda potencia económica mundial y gran potencia comercial, que no se quería limitar a ser potencia continental como tradicionalmente ha sido considerada, sino que por razones de propia subsistencia estaba obligada a convertirse en potencia marítima de primer orden.¹⁹

Volviendo a las seis condiciones de Mahan, se puede afirmar que China satisface plenamente tanto las dos sociales (población y mentalidad marítima), como las dos políticas (espíritu empresarial y comercial, y carácter del gobierno). Es en las dos geográficas donde China obtiene peor nota, particularmente en la primera.

El control de la industria y comercio marítimo. La flota mercante

La construcción naval

Posiblemente este elemento clave de la industria marítima sea donde la evolución de China haya sido más relevante. Las cifras de su evolución en construcción naval son impresionantes. Si en 1999 construía el 5 % del tonelaje global de buques mercantes²⁰, en 2023 esa cifra se elevaba por encima del 50 %.



Datos recientes (de 2025)²¹, nos indican que China construye el 53 % (y en ascenso) del tonelaje comercial mundial, Corea del Sur el 29 %, y Japón algo más del 13 %, lo que hace que hoy, casi un 95 % de los buques mercantes se construyan en el Sudeste Asiático. Por su parte

Estados Unidos apenas construye el 0,1 % del global (ver gráfico).

¹⁹ ROMERO, A. *El auge de China como potencia marítima*. Documento de análisis 58/2023 de 12 de julio. IEEE.

Disponible en: <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/el-auge-de-china-como-potencia-maritima>

²⁰ <https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/USTRReportChinaTargetingMaritime.pdf>

²¹ <https://www.csis.org/analysis/ship-wars-confronting-chinas-dual-use-shipbuilding-empire>

Las principales razones de este ascenso son el apoyo del gobierno²², no solo con subsidios (entre 2010 y 2018 los constructores chinos recibieron 132.000 M\$ en ayudas directas), sino también con un marco regulatorio favorable que evita los enormes costes que las regulaciones laborales o medioambientales producen en el mercado americano.

La eliminación de los subsidios en 1981, durante la presidencia de Reagan, derivó en un cambio dramático en la construcción naval comercial, operación, y financiación de buques comerciales construidos en astilleros americanos²³. Si a este marco empresarial poco favorable sumamos la realidad de los dividendos por la paz de los años posteriores al fin de la Guerra Fría, nos encontramos con unos EE. UU., que esencialmente por criterios económicos, optaron por subcontratar la construcción naval comercial, e incluso la propia industria marítima comercial, a empresas y transportistas extranjeros. El propio Adam Smith defendía que la industria naviera era una de las pocas que merecían apoyo estatal para que no estuvieran a merced de las fuerzas del mercado²⁴.

Esto podría ser incluso comprensible en el mundo unipolar de los años 90, bajo hegemonía americana, pero que, en el actual escenario multipolar, menos estable, y donde ha vuelto la competición entre grandes potencias, supone para Estados Unidos una enorme vulnerabilidad tanto para su seguridad económica (por falta de control en las cadenas de suministro), como para su propia seguridad nacional.

Como gran protagonista de esta impresionante evolución china se encuentra el grupo China State Shipbuilding Corporations (CSSC), el mayor del mundo en construcción naval, y que bajo el fuerte liderazgo de las élites políticas²⁵ del Partido Comunista (PCCh) ha sido además capaz de fusionar la construcción de buques comerciales con buques militares en muchos de sus astilleros. Esto le da a la marina china (denominada como PLA-N, People's Liberation Army - Navy) ventajas competitivas por su acceso a infraestructuras, inversiones, e incluso a propiedad intelectual, adquirida en contratos comerciales, además de favorecer la economía de escalas.

²² El Estado asume, a través de *China Exim* (Export-Import) que busca facilitar las exportaciones chinas, y del *Bank of China*, entre el 13 y el 20 % de los costes de construcción de un carguero medio.

²³ <https://www.politicaexterior.com/el-poder-de-los-astilleros/>

²⁴ <https://centerformaritimestrategy.org/publications/shipbuilding-and-the-future-of-u-s-sea-power-the-role-of-south-korea-and-japan-in-the-rejuvenation-of-the-american-fleet/>

²⁵ <https://www.politicaexterior.com/el-poder-de-los-astilleros/>

²⁶ <https://www.csis.org/analysis/ship-wars-confronting-chinas-dual-use-shipbuilding-empire>

De los barcos comerciales que construye China, más del 75 % se venden a otros países, incluidos aliados militares de EE. UU., lo que en el marco de la citada «fusión civil-militar» en construcción naval, permite utilizar estos ingresos para subsidiar la producción de buques militares, con la consiguiente ventaja naval (militar) para China²⁶ sobre EE. UU. Ejemplo de esta situación es la isla de Changxing²⁷ (cercana a Shanghái), en la desembocadura del río Yangtsé, epicentro de la modernización naval china, que cuenta con dos inmensos astilleros y que se está convirtiendo en una colosal «base de construcción naval», tanto de buques civiles como militares (destruidores, fragatas, buques anfibios, e incluso el nuevo portaaviones chino Fujian, con catapultas electromagnéticas, la nueva joya de la corona de la marina china).

Por parte de EE. UU. es significativa destacar su profunda decadencia en construcción naval comercial, pasando de liderar el sector en 1975, al puesto 19 actual²⁸.

Washington, consciente de la situación desde hace años, ha empezado a adoptar medidas, no solo en construcción naval sino también en la industria del transporte marítimo, con la idea de revitalizar su «base industrial marítima» nacional.

Entre las iniciativas más destacables se encuentra el proyecto de ley de *Construcción Naval e Infraestructura Portuaria para la Prosperidad y Seguridad* (SHIPS por sus siglas en inglés) presentada por cuatro congresistas y senadores (tanto republicanos como demócratas) en ambas Cámaras del Congreso, que busca recuperar el control del transporte marítimo como imperativo comercial y de seguridad nacional. Este proyecto pretende proporcionar un enfoque integral para revitalizar a los Estados Unidos como nación marítima, con una supervisión nacional y una financiación federal coherente para revitalizar la industria marítima de EE. UU., buscando que buques comerciales con bandera americana sean competitivos, reconstruyendo la base industrial de los astilleros, y ampliando y fortaleciendo el reclutamiento, la capacitación y la retención, tanto de marineros como de trabajadores de astilleros²⁹.

²⁶ El informe del CSIS analiza 307 astilleros chinos y su nivel de implicación en el desarrollo de buques de guerra para la Marina militar china, la denominada PLA-N (People's Liberation Army – Navy). Todos los astilleros operan bajo directivas estatales, y 35 de ellos, que suponen el 40 % del total de la producción, son astilleros del CSSC que construyen buques militares para la PLA-N o que mantienen vínculos con proyectos militares.

²⁷ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-changxing-island-shipbuilding-base-jiangnan-shipyard/>

²⁸ <https://centerformaritimestrategy.org/publications/combating-chinese-maritime-dominance-with-the-trade-act/>

²⁹ <https://natlawreview.com/article/ships-america-act-launched-congress>

En una línea muy similar, el pasado 9 de abril, el presidente Trump firmó la orden ejecutiva³⁰ *Restaurar el dominio marítimo de Estados Unidos* cuyo objetivo es mitigar los mencionados problemas de construcción naval, particularmente en el contexto de la competencia con China³¹.

Parece que Estados Unidos está despertando del letargo que le ha llevado al actual declive en construcción de buques comerciales y de fuerza laboral marítima. Además de las citadas iniciativas regulatorias, Estados Unidos está abriendo líneas de cooperación con sus aliados Corea del Sur y Japón (que juntos suman más del 40 % de la producción mundial) con la idea de promover el renacimiento³² de la construcción naval americana³³.

Las navieras y la gestión del tráfico marítimo comercial

Además de los bienes de producción industrial y de las materias primas para la construcción de buques que los transportarán, la gestión de ese transporte y las cadenas de distribución (que se gestionan a través de las navieras) son otros elementos clave en la cadena de la industria marítima.

China está cobrando también un fuerte protagonismo en este ámbito. De las diez navieras más importantes del mundo, las tres primeras son europeas (MSC, Maersk y CMA CGM Group), con la china COSCO en cuarto lugar, en claro ascenso y con una cuota de mercado del 10 %. Su crecimiento ha sido muy significativo en los últimos años, consolidando su presencia en las rutas comerciales entre Asia, Europa y América, y contando además con una flota moderna y competitiva³⁴.

Por su parte, Estados Unidos no sitúa ninguna naviera entre las 20 primeras del mundo, por lo que sus cadenas de suministro y distribución dependen de compañías extranjeras,

³⁰ <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/>

³¹ <https://centerformaritimestrategy.org/publications/trump-is-right-to-revitalize-u-s-shipbuilding/>

³² Ejemplos de estas iniciativas son la reciente adquisición por parte de dos empresas coreanas de los Philly Shipyards (astilleros de Filadelfia) para revitalizarlos, o el memorándum entre Huntington Ingalls y HD Hyundai Heavy para colaborar en proyectos de construcción naval comercial y de defensa.

³³ <https://centerformaritimestrategy.org/publications/shipbuilding-and-the-future-of-u-s-sea-power-the-role-of-south-korea-and-japan-in-the-rejuvenation-of-the-american-fleet/>

³⁴ De las diez principales navieras a nivel global, Europa cuenta con cuatro (puestos 1, 2, 3 y 5), China con COSCO (puesto 4), Japón (6), Taiwán (7 y 10), Corea del Sur (8) e Israel (9). Fuente: <https://www.diarioelcanal.com/navieras-mas-grandes-mundo/>

lo que supone una importante (podríamos decir que inaceptable) vulnerabilidad para quien quiere seguir siendo la gran potencia marítima.

Los buques de bandera americana transportaban el 60 % del comercio exterior en 1947, el 40 % en 1951, el 5 % en 1980 y el 1 % hoy. Actualmente, la situación es que barcos con pabellón de EE. UU. son tres veces más caros de operar que uno similar de bandera extranjera, por lo que se hace muy difícil competir para las navieras americanas.

En cuanto al registro³⁵ de los buques, se siguen utilizando los llamados pabellones o banderas de conveniencia³⁶. Liberia y Panamá lideran las listas de registro de buques mercantes a nivel mundial (con el 17 y 16 % del total del tonelaje mundial respectivamente), aunque China (incluyendo a Hong Kong) se sitúa en el tercer lugar por delante de las Islas Marshall³⁷, con más del 14 %. A pesar de las «desventajas» de no utilizar las banderas de conveniencia, China está registrando cada vez más buques bajo pabellón nacional, lo que permite a las autoridades de Pekín un mayor control sobre su flota mercante.

Por su parte, Estados Unidos se sitúa en el puesto 22, con poco más del 0,5 % del total mundial en tonelaje registrado bajo bandera americana. A pesar de lo baja que es la cifra, debemos de tener en cuenta la obligación legal, recogida en la *Jones Act*³⁸ de 1920, que regula la navegación de cabotaje³⁹ en EE. UU., por la que los buques mercantes que operan entre puertos nacionales americanos tienen que estar contruidos en EE. UU. y registrados bajo bandera americana. Si la cuota de construcción naval mercante y de registro bajo pabellón americano ya es baja, una parte importante es consecuencia de este imperativo legal, lo que hace que su flota comercial internacional sea muy reducida.

Si analizamos los datos sobre propiedad de la flota mercante por naciones, la ventaja china sobre EE. UU. también es abrumadora. Grecia, tradicional potencia marítima,

³⁵ Registrar un buque es el acto administrativo por el que se la autoriza a llevar el pabellón (o bandera) de un país; viene a ser como darle la matrícula que le permite navegar.

³⁶ Es una práctica común registrar un buque mercante bajo la bandera de un país distinto del de su propietario, lo que le permite ajustarse a la ley de ese país, normalmente por razones de tasas de registro baratas, impuestos muy bajos o inexistentes, y legislaciones tanto laborales como medioambientales más laxas, lo que significa un importante ahorro de costes para las navieras.

³⁷ Datos del informe *Review of Maritime Transport 2024* de UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Disponible en: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>

³⁸ <https://www.investopedia.com/terms/j/jonesact.asp>

³⁹ <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2024/september/what-jones-act>

sigue siendo el país que posee más tonelaje de buques mercantes (400 M de toneladas, de las cuales 50 M están registradas bajo pabellón griego y 350 M bajo pabellones de conveniencia), mientras China es la segunda con 310 M (130 M bajo bandera china), aunque si incluimos Hong Kong con 135 M (77 M bandera nacional) se colocaría incluso en primera posición. La situación de Estados Unidos es similar al resto de sus parámetros; únicamente cuenta con 50 M de toneladas de las cuales 10 M están registradas bajo bandera americana (mayoritariamente consecuencia de la *Jones Act*).

Estados Unidos está considerando la opción de aplicar aranceles, que podrían ascender a entre 1 y 3,5 M\$ por escala, a los buques construidos en China que entren en puertos americanos, con el objetivo de frenar el dominio chino en la industria de construcción naval. Esto castigaría no solo a China, sino sobre todo a las navieras⁴⁰ (mayoritariamente europeas) que usen buques fabricados en China (la mayoría), y según algunos analistas podría llevar a una situación casi apocalíptica en el comercio internacional⁴¹.

Las bases de apoyo y los puertos

Como se mencionaba en párrafos anteriores, Mahan defendía que además de una flota mercante capaz, y de una fuerza naval que proteja tanto a esa flota como a las rutas marítimas por donde transita, era necesario contar con una serie de bases distribuidas por esas rutas para el apoyo de esa fuerza naval.

Tradicionalmente EE. UU. ha basado su estrategia en contar con bases navales militares por todo el mundo, que le permitan y apoyen el despliegue de sus unidades navales, para el mejor control de los mares y de las rutas de navegación. Tiene importantes bases navales en puntos clave: Japón, Corea del Sur, Diego García (Índico), Rota (entrada al Mediterráneo), Yibuti (entrada sur al mar Rojo), entre otras muchas.

China, siguiendo esa hoja de ruta mahaniana para convertirse en gran potencia marítima, también está buscando puertos y bases de apoyo a sus buques, aunque está centrando sus esfuerzos en lo comercial. Su aproximación es principalmente hacia puertos civiles,

⁴⁰ La naviera francesa CMA CGM (tercera a nivel mundial en transporte de contenedores) firmó en 2023 un contrato con CSSC por 3.000 M\$ para la construcción de 16 buques portacontenedores, tras haber encargado otros 22 buques dos años antes. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/astilleros-chinos-prosperan-mientras-los-que-estan-ubicados-en-eeuu-escasean>

⁴¹ <https://www.eleconomista.es/transportes-turismo/noticias/13282763/03/25/el-arancel-de-eeuu-que-puede-desatar-el-apocalipsis-del-comercio-internacional-tiene-a-los-buques-chinos-en-el-punto-de-mira.html>

centrando su estrategia en la construcción de infraestructuras portuarias y en la gestión de las operaciones de estos puertos a través de empresas chinas.

La creciente demanda de infraestructuras portuarias de países en desarrollo (necesarias para su crecimiento económico), principalmente del Sur Global⁴², es aprovechada por China para financiarlas y para obtener una posición de ventaja en su explotación, lo que se suma a sus inversiones para controlar también, total o parcialmente, la operación de importantes puertos europeos (Pireo, Venecia, Génova, Valencia, etc.). Así, empresas chinas como COSCO Shipping Ports (la compañía naviera y operador de terminales portuarias más grande del mundo que opera y administra 371 terminales a nivel global), China Merchants Ports (el sexto operador de terminales a nivel mundial), o CCCC (China Communications Construction Company Limited) principal empresa mundial en diseño y construcción de puertos⁴³, son protagonistas en la construcción de esta red de puertos de apoyo. Así, China tiene actualmente más de 120 proyectos portuarios con diversos niveles de inversión en 66 países, de los que 17 son de propiedad mayoritariamente china, y en 14 de ellos existe el potencial físico para su uso naval (militar)⁴⁴.

A esta gran influencia en puertos del exterior, debemos destacar también que, en línea con el segundo elemento geográfico indicado por Mahan (la importancia de los puertos propios), China cuenta en sus costas con 7 de los 10 puertos más importantes del mundo (con Shanghái, Shenzhen, Ningbo-Zhoushan, y Guangzhou en los puestos 1, 3, 4 y 5 respectivamente), mientras que EE. UU. solo cuenta con uno entre los 20 primeros (Los Ángeles en el puesto 17), y cuatro entre los 50⁴⁵.

Si bien China solo tiene una base naval propiamente dicha en el exterior (en Yibuti), tendría la capacidad potencial de utilizar muchos de los puertos civiles que controla, para uso militar y de apoyo a sus buques de guerra si fuera necesario. Está tejiendo una suerte de red de «bases civiles» que podrían tener un uso dual civil-militar.

Esta posición de control e influencia de China sobre la mayoría de la infraestructura portuaria (comercial) a nivel mundial representa una importante amenaza para la

⁴² De los 70 proyectos de puertos comerciales en el sur global, se estima que 55 proyectos también tienen potencial para uso naval. Dicho esto, es más probable que el uso naval ocurra en los puertos donde China posee la participación mayoritaria, actualmente 10 proyectos portuarios. Ver datos en: <https://www.cfr.org/tracker/china-overseas-ports>

⁴³ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

⁴⁴ <https://www.cfr.org/tracker/china-overseas-ports>

⁴⁵ <https://www.icontainers.com/top-20-ports-in-the-world/>

seguridad económica y militar de Estados Unidos. Aunque es un ámbito de vital importancia, es un área de inversión en la que China está superando a Estados Unidos. Actualmente el dominio chino en comercio marítimo en términos de volumen, en actividad de construcción naval, y en construcción y gestión de puertos en todo el mundo es abrumador. La posición de China pone en riesgo los intereses económicos y las prioridades de seguridad nacional de Estados Unidos, pues podría usar su poder para interferir operaciones de acceso a determinados puertos.

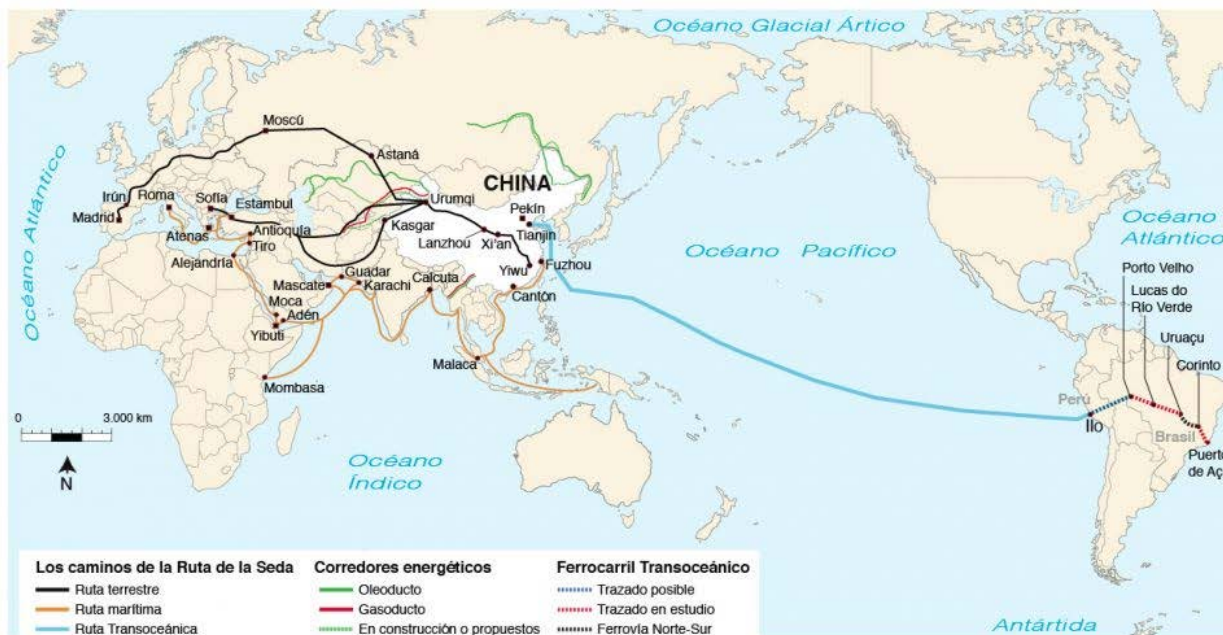
Aunque China no es todavía la gran potencia naval (militar) y apenas tiene bases navales en el extranjero, se ha convertido en la potencia marítima comercial líder, que ejerce una influencia geoeconómica significativa sobre las rutas marítimas internacionales, y sobre los puertos comerciales que sustentan el flujo mundial de mercancías⁴⁶.

Volviendo a los principios de la geopolítica clásica, decíamos en párrafos anteriores que geopolíticamente China es una potencia híbrida, mezcla de marítimo y continental, y la mejor prueba de esta realidad es que la nueva ruta de la seda, que le permite comerciar con el resto del mundo, dispone de una vertiente marítima y otra continental, como se puede observar en la iniciativa lanzada por Xi Jing Ping en 2013. La vertiente marítima está formada por los dos tramos que a través del Índico unen China con Europa (gran mercado para los productos chinos) y el golfo Pérsico (principal origen del petróleo y gas que se consume en China), y con África (gran proveedor de materias primas), como se muestra en el mapa⁴⁷.

⁴⁶ <https://www.cfr.org/tracker/china-overseas-ports>

⁴⁷ <https://www.politicaexterior.com/articulo/la-ruta-de-la-seda-del-siglo-xxi/>

LA RUTA DE LA SEDA EN EL SIGLO XXI



Fuente: Xinhua, Esglobal, Wall Street Journal y Folha De S.Paulo.

Esta ruta marítima está unida con la terrestre a través de dos corredores, uno a través de Myanmar (que además le permite evitar el estrecho de Malaca, punto clave de la vulnerabilidad marítima china) y el otro cruzando Pakistán⁴⁸, hasta el puerto de Gwadar.

A todo lo anterior se suma la ruta transoceánica que une China con Sudamérica, particularmente con el puerto de Chancay (Perú) que le permite acceso directo e influencia en la región, rica en materias primas.

En definitiva, China, a través de esta iniciativa, tiene un importante control de puertos europeos, y está entrando a través de las instalaciones portuarias en África y en Sudamérica, origen de materias primas que China necesita para su desarrollo.

Antes de valorar el elemento naval militar chino (su marina) en el siguiente epígrafe, podemos destacar a modo de síntesis el creciente dominio de China sobre la industria de transporte marítimo, sobre «el control del comercio» internacional en todos sus elementos; hoy en día construye el 53 % de los buques contenedores, el 97 % de los propios contenedores, el 70 % de las grúas que mueven estos contenedores en los puertos; además controla el 14 % de los buques portacontenedores (por bandera) que

⁴⁸ <https://southasiajournal.net/the-story-of-two-corridors-china-myanmar-economic-corridor-and-the-china-pakistan-economic-corridor/>

transportan el 40 % del volumen mundial, y controla o invierte en gestión y construcción de puertos, en 357 estaciones internacionales de contenedores en 63 países distintos⁴⁹.

Esta situación genera dependencia y vulnerabilidad para el resto de actores, en particular para Estados Unidos. La realidad es que a medida que China se posiciona como el principal exportador del mundo, el principal constructor de barcos, y la mayor nación comercial, con alrededor del 95 % de su comercio internacional realizado vía marítima, el Partido Comunista Chino (PCCh) afianza su posición de dominio en el comercio marítimo mundial⁵⁰.

Esto supone toda una declaración de intenciones (realmente ya son hechos) sobre ambiciones chinas de convertirse en una (la) gran potencia marítima, siguiendo las tesis de Mahan, aunque con una aproximación algo diferente. Busca dominar todas las etapas del «comercio» marítimo mundial, lo que le genera enorme riqueza y recursos, que está utilizando para construir una muy poderosa marina de guerra, lo cual le podría permitir «controlar los mares» en el futuro, o al menos disputarle ese control a EE. UU., la potencia hegemónica en lo marítimo desde hace más de 75 años.

El creciente poder naval de China. La Marina China (PLA-N) y la US Navy

Si volvemos al texto del aforismo inicia: «Aquel que controla la mar, controla el comercio...», los datos analizados en los epígrafes anteriores nos permiten afirmar que China se está haciendo con el control del comercio (dominando casi todos los elementos de la industria marítima), pero sin embargo aún no controla la mar, privilegio que todavía ostenta los Estados Unidos, y que ejerce de manera casi abrumadora.

La fuerza naval americana, la US Navy, con sus once grupos de combate de portaaviones, sus nueve grupos expedicionarios (que incluyen un componente embarcado del Cuerpo de Marines) o su poderosa flota de submarinos nucleares, no tiene parangón en el mundo, y que no hay potencia alternativa con una capacidad de despliegue y presencia en la mar semejante⁵¹.

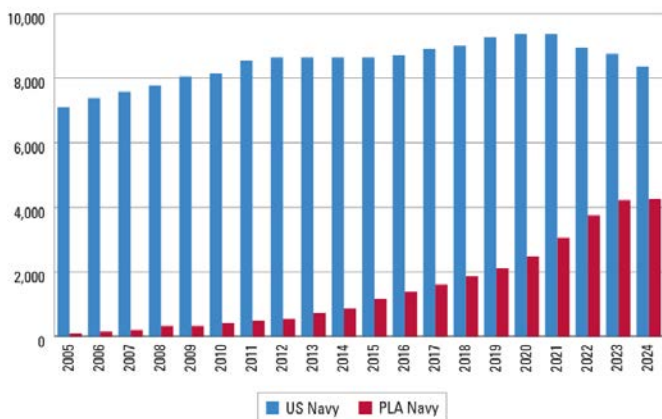
⁴⁹ <https://www.usmcu.edu/Outreach/Marine-Corps-University-Press/Books-by-topic/MCUP-Titles-A-Z/Returning-from-Ebb-Tide/>

⁵⁰ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

⁵¹ BAQUÉS, J. «La redistribución del poder mundial», capítulo 1 del Cuaderno de Estrategia 224 - Geopolítica del Poder Militar. IEEE, 2024. <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/cuaderno-de-estrategia-224>

Sin embargo, la evolución del poder naval chino está siendo extraordinaria, y en unos años ha pasado de contar con una marina costera a una oceánica, de aguas azules⁵².

US Navy and PLA Navy surface combatants VLS cell totals, 2005–24



Source: IISS analysis

©IISS

A modo de referencia, se puede utilizar uno de los elementos que permite medir la capacidad de combate naval de alta intensidad, como es el número de celdas de lanzamiento vertical (VLS) de misiles en buques.

Como se refleja en el gráfico, es significativo que en 2005 (ve) la capacidad de la marina china en VLS era el 1,5 % de la de la US Navy, creció al 13 % en 2015, y actualmente es del 51 %⁵³. La tendencia a que las cifras de ambas marinas se acerquen es preocupante para Estados Unidos, y máxime teniendo en cuenta la edad de los buques americanos, francamente más viejos que los nuevos cruceros y destructores chinos.

En lo relativo a cifras absolutas de «poder naval», un reciente informe⁵⁴ del Congreso de EE. UU. sobre la modernización naval de China nos recuerda que la PLA-N ha sobrepasado a la US Navy en número de buques de combate (actualmente 370 plataformas por 296), y se espera que la brecha aumente en los próximos años (se estima 435 por 294 en 2030). El mismo informe identifica limitaciones y vulnerabilidades en los medios chinos, que, a pesar de la tendencia cuantitativa, permiten que Estados Unidos mantenga una importante ventaja. Diversos análisis⁵⁵ consideran que la US Navy mantiene todavía una clara ventaja cualitativa, experiencia en combate y presencia en la mar, a pesar de su inferioridad en número de unidades. Sin embargo, tiene motivos de

⁵² Se entienden por aguas azules (*blue waters*) las aguas oceánicas y los mares abiertos, por *brown waters*, los ríos navegables y sus estuarios y por *green waters* las aguas costeras, los puertos y las bahías (U. S. DEPARTMENT OF THE NAVY. *Naval Operations Concept*. 2010, p. 8. Disponible en:

<https://www.marines.mil/portals/1/Publications/Naval%20Operations%20Concept%202010.pdf>. ROMERO, A. *El auge de China como potencia marítima*. Documento de análisis 58/2023 de 12 de julio. IEEE. Disponible en:

<https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/el-auge-de-china-como-potencia-maritima>

⁵³ A finales de 2024, los 85 cruceros y destructores americanos portadores de VLS contaban con 8.400 celdas, mientras que los 84 buques chinos similares sumaban 4.300. Disponible en: <https://www.iiss.org/online-analysis/military-balance/2024/12/closing-the-gap-china-homes-in-on-us-navy-vls-advantage/>

⁵⁴ US Congressional Research Service. Informe *China Naval Modernization: Implications for US Navy Capabilities* (24 April 2025). Disponible en: <https://www.congress.gov/crs-product/RL33153>

⁵⁵ <https://www.csis.org/analysis/unpacking-chinas-naval-buildup>; <https://www.gisreportsonline.com/r/naval-power-pacific/>;

preocupación ante el rápido desarrollo chino, y deberá reaccionar para revertir las tendencias actuales, según la cuales en unos años el poderío naval chino podría disputar el dominio marítimo que EE. UU. ha mantenido durante los últimos 75 años, en particular en el Pacífico occidental.

El mismo informe identifica también los principales objetivos de esta transformación y modernización de la marina militar china que son esencialmente: mejorar su posición con respecto al problema de Taiwán, el control en sus mares cercanos (particularmente el mar de la China Meridional), defender sus líneas marítimas de comunicación más vitales (con el golfo Pérsico), y desplazar la influencia de EE. UU. en el Pacífico Occidental.

En este escenario, se proponen acciones para contrarrestar este ascenso naval chino, como tener mayor presencia naval en el Pacífico (desplegando sus unidades más modernas y capaces), incrementar el compromiso y la cooperación con aliados en la región del Indo-pacífico, incrementar el tamaño de sus fuerzas navales, mantener la ventaja tecnológica y desarrollar nuevos conceptos operativos.

Asimismo, analistas como Steve Wills abogan por una Estrategia de Seguridad Nacional (NSS por sus siglas en inglés) para esta segunda administración Trump, que devuelva el componente marítimo, perdido desde la NSS de 1987 de Ronald Reagan, que ya advertía sobre el preocupante declive de la Marina Mercante y de la navegación comercial de EE. UU.⁵⁶.

A MODO DE REFLEXIÓN FINAL

A medida que China se posiciona como principal exportador del mundo, principal constructor naval y mayor nación comercial (con alrededor del 95 % de su comercio internacional realizado a través de rutas marítimas), el Partido Comunista Chino (PCCh) adquiere una posición de dominio en el «comercio marítimo» mundial.

A esta realidad, actualmente incontestable, se suma que China está construyendo una muy poderosa marina militar (PLA-Navy), a partir de un poder económico que deriva de su liderazgo comercial. La escala y la velocidad de la expansión china ponen de relieve

⁵⁶ https://www.realcleardefense.com/articles/2025/02/13/the_nation_needs_a_maritime_national_security_strategy_1091158.html

un claro objetivo: convertir su poder económico en dominio marítimo militar⁵⁷. China navega de forma decidida al rumbo marcado por Mahan: controlar el comercio, y a partir de ahí disputar a EE. UU. el control del mar, inicialmente en sus mares cercanos (como ya hace en el Mar de la China Meridional), tratando de abordar su dependencia de las rutas marítimas mundiales, y de lograr la superioridad naval regional.

Por su parte Estados Unidos ha mantenido su «control del mar» con una poderosa US Navy, pero ha descuidado el poder comercial y la industria marítima. Sigue siendo la gran potencia naval, aunque con China alcanzando por la popa, pero ha dejado de ser la gran potencia marítima comercial en beneficio de China, lo que pone en peligro su hegemonía marítima global. Estados Unidos no ha tratado el poder marítimo como pilar central de su seguridad nacional en los términos que Mahan prescribió.

La realidad actual resulta casi paradójica: mientras Mahan es leído en China, y es referencia para sus estrategias (que han asumido sus principios y está disputándole a Estados Unidos, bajo una forma de ascenso pacífico, el control del comercio y de los mares), sus escritos han sido eliminados del Programa de Lecturas Profesionales del Jefe de Operaciones Navales. Hoy en día, parece que Mahan es un profeta que no es honrado por la marina de su propio país⁵⁸.

El objetivo comercial de China a largo plazo es dominar las cadenas de suministro mundiales de bienes industriales. Con una proporción de 100 a 1 en número de buques comerciales domina cada vez más el tráfico y está asegurando el control de puertos a lo largo de las rutas comerciales clave, lo que debería provocar la reacción de Washington. Simultáneamente su objetivo naval inmediato es controlar sus mares cercanos, en un escenario donde patrones comerciales y patrones navales se refuerzan mutuamente, lo que apunta a una pérdida de influencia marítima de EE. UU. en el futuro cercano⁵⁹. Analistas estadounidenses advierten que si Pekín tiene éxito en sus ambiciones marítimas se podría ver una erosión del orden basado en reglas y de la libertad de navegación en los mares, que sería reemplazado posiblemente por un orden donde el más fuerte hace lo correcto. Esto es lo que está en juego si se cede el «control del mar».

⁵⁷ <https://centerformaritimestrategy.org/publications/chinas-mahanian-naval-strategy-and-why-america-needs-one-too/>

⁵⁸ <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2022/april/ends-ways-naval-strategy>

⁵⁹ <https://www.forbes.com/sites/lorenthompson/2021/07/23/us-shipbuilding-is-at-its-lowest-ebb-ever-how-did-america-fall-so-far/>

Aunque durante años las acciones estadounidenses han sido vacilantes y descoordinadas, sin una estrategia integral que dirija su renacimiento marítimo; parece que en estos últimos tiempos empieza a ser consciente del reto que significa el creciente poder marítimo chino. Washington está tomando las primeras medidas como las incluidas en la *SHIPS Act*⁶⁰ o la Orden Ejecutiva de Trump *Restaurar el dominio marítimo*, con la idea de recuperar poder en el ámbito de la industria marítima⁶¹ (competitividad en el transporte marítimo y la construcción naval); revitalizar también su marina, la US Navy, asegurando que sea elemento disuasorio creíble ante la formidable expansión de la china, la PLA-Navy; y mantener una red robusta de bases avanzadas y alianzas sólidas⁶². Parece que EE. UU. está volviendo a los principios de Mahan, y en particular al sexto elemento mencionado, el «carácter de los gobiernos» (para tomar las decisiones adecuadas en lo marítimo).

Con relación a la pregunta que nos planteábamos en la introducción sobre si China está en condiciones (teóricas) de disputarle la hegemonía marítima a Estados Unidos, la respuesta sería que sí, lo cual es fruto tanto de las acciones chinas como de las dejaciones de Estados Unidos durante los últimos 30 años, aunque eso no significa que lo vaya a conseguir; simplemente (y no es poco), está en condiciones de competir por esa hegemonía. Hemos pasado de una hegemonía unipolar marítima americana durante décadas, a una situación donde un nuevo actor, China, podría estar alcanzando las condiciones para disputarle esa hegemonía.

Volviendo al aforismo inicial, la situación actual es que EE. UU. mantiene el control del mar y quiere recuperar el control del comercio, mientras que China se ha hecho con el control del comercio y quiere ganar el control del mar. Mahan, más de cien años después, sigue siendo el árbitro de la disputa, y quien mejor aplique sus principios se hará con la hegemonía marítima global. No le faltaba razón cuando proclamaba «*whoever rules the waves, rules the world*».

⁶⁰ <https://centerformaritimestrategy.org/publications/kelly-waltz-ships-act-seeks-to-elevate-the-value-and-numbers-of-u-s-commercial-ships/>

⁶¹ <https://www.heritage.org/defense/report/regaining-us-maritime-power-requires-revolution-shipping>

⁶² <https://centerformaritimestrategy.org/publications/chinas-mahanian-naval-strategy-and-why-america-needs-one-too/>

*Abel Romero Junquera**

Capitán de Navío (res.)

Analista IEEE