



4 de marzo de 2026

El poder portuario. Elemento clave en el ascenso marítimo de China

The power of sea ports. A key element on China's maritime rising

Abstract:

For just over two decades, China has been transforming itself into a major maritime power, with the aim of challenging the United States for hegemony at sea. China is the world's largest factory, a major manufacturing power, dominates the maritime industry (shipbuilding, shipping companies with growing influence in freight management, ...), and has an increasingly powerful navy (to protect its merchant fleet and maritime routes). It does not have naval bases (only Djibouti), but it is weaving a global network of commercial ports, where it is becoming increasingly influential.

As part of its Belt and Road Initiative (BRI), sea ports are becoming vital infrastructure for China's commercial development, which is the basis of its wealth. It currently has significant influence in numerous ports around the world, especially in the Global South (from where receives raw materials and energy), in the Indian Ocean (the route linking China with Europe and the Persian Gulf), and in Europe (its main market).

In addition to their commercial role, these ports would be used for possible military tasks, as support bases for Chinese Navy ships. This reality is causing deep concerns and mistrust in the West countries and, more recently, also in the Global South. The United States is trying to mitigate China's growing port power, but it is doing so just reactively, so it seems that it could only slow down this expansion.

This growing Chinese port power is becoming a key element in its rise as a maritime power, and if the US does not regain the maritime initiative, China could challenge its hegemony in a few years, initially in the Indo-Pacific, and later, why not, globally.

Keywords:

Port power, China, Global South, maritime industry, control of the sea, Indian Ocean, dual use.

Cómo citar este documento:

ROMERO JUNQUERA, Abel. *El poder portuario como elemento clave en el ascenso marítimo de China*. Documento de Análisis IEEE /2026. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

*We often say that to get rich we must first build roads;
but in coastal areas, to get rich we must also first build ports.*

Xi Jinping, 19 de abril de 2017 (durante una visita al puerto de Tieshan)

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, el escenario geopolítico global se está transformando de forma muy rápida. Navegamos de un mundo unipolar basado en normas (liderado por Estados Unidos), hacia un orden multipolar, con China y Estados Unidos como polos principales, dando lugar a una suerte de «multipolarismo bipolar», donde el realismo y las relaciones de poder (dirigidas en base al interés y a la fuerza) cobran protagonismo.

En geopolítica clásica, en lo relativo a la competición entre grandes potencias, existe un desacuerdo no resuelto sobre las fuentes de poder y prosperidad, que se manifiesta en dos visiones globales antitéticas¹, que tienen su origen en la geografía (de ahí el nombre de geopolítica). Por una parte, la del mundo continental donde la fuente de poder es la tierra, lo que provoca conflictos entre vecinos en la lucha por el territorio, en un juego de suma cero, donde el ganador se lo lleva todo. Por la otra, en el ámbito marítimo, la fuente de poder es el dinero, la riqueza, no el territorio, y se promueve la prosperidad nacional a través del comercio y de la industria, en un juego donde todas las partes pueden ganar, y los vecinos se ven como socios comerciales y no como enemigos. En este escenario, China, considerada tradicionalmente como potencia continental (tiene fronteras con catorce países), se revela como la gran potencia emergente, que, a través de su llamado «ascenso pacífico», busca disputar la hegemonía global a Estados Unidos² en dimensiones tan diferentes como la tecnológica, la comercial, la diplomática, todas complementarias, pero sobre todo en la marítima.

Posiblemente es en esta última, la lucha por la hegemonía en la mar, donde China es más activa, y donde Estados Unidos trata de proteger su preeminencia de décadas.

Para enmarcar la disputa actual por la hegemonía marítima, podemos utilizar el aforismo de sir Walter Raleigh (1552-1618), marino y político inglés, que defendía la importancia

¹ <https://www.foreignaffairs.com/united-states/land-or-sea-paine>

Nota: Todos los hipervínculos de este artículo se encuentran activos con fecha de 23 de febrero de 2026.

² Estados Unidos, desde una perspectiva geopolítica, es prácticamente una isla (gracias al canal de Panamá). Solo tiene fronteras con Canadá y México, que no suponen para Washington una amenaza realista.

del control del mar, y que recoge la esencia de los postulados de la escuela geopolítica marítima que Alfred Mahan desarrollaría 300 años más tarde, y que no deja de ser el núcleo de la talasocracia (poder marítimo) como concepto geoestratégico. «Quien controla la mar controla el comercio; quien controla el comercio controla la riqueza del mundo; y en consecuencia el propio mundo».

Utilizaremos como marco teórico las teorías de Mahan, que defendía la superioridad del poder marítimo (talasocracia) sobre el terrestre (telúrico), y sus tesis desarrollaban de alguna forma lo contenido en el citado aforismo. Convertirse en una gran potencia (que debería ser marítima) se basaba en tres elementos interrelacionados: ser una potencia manufacturera (industrial) que produzca bienes con los que comerciar; teniendo en cuenta que el mar es el camino más fácil, barato y rentable para transportar mercancías y materias primas se necesita como segundo elemento una flota mercante (en realidad una industria marítima³), que haga posible ese comercio; y como tercer componente, una marina militar que proteja a esa flota mercante y asegure las rutas de navegación. Estos tres elementos conforman la que podríamos llamar «triada del poder marítimo», a la que Mahan añade la necesidad de contar con bases o puertos, distribuidos por esas rutas marítimas, como elemento de apoyo a la marina militar (y a la mercante).

Actualmente, casi el 90 % del comercio internacional es por vía marítima⁴, lo que convierte al transporte marítimo en la savia fundamental de la economía global. La libertad de navegación y la seguridad de las rutas (aunque las demos por supuestas) siguen siendo elementos críticos para la economía global y, por tanto, para la «estabilidad» del sistema internacional.

CHINA COMO POTENCIA MARÍTIMA. SITUACIÓN ACTUAL

El caso de China es paradigmático. Siendo una potencia esencialmente continental en el sentido de la geopolítica clásica, con unas condiciones geográficas⁵ poco favorables

³ Incluimos no solo a los buques mercantes, sino también a los astilleros y la construcción naval, a las navieras que gestionan el transporte de la carga, así como los puertos, donde se cargan y descargan los bienes y materias primas.

⁴ <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/>

⁵ Mahan identifica seis elementos principales (agrupados en pares) que favorecen el desarrollo como potencia marítima: situación geográfica (ser una isla, archipiélago o tener fachadas a varios mares u océanos, como EE. UU.) y configuración física del territorio; demografía relevante y orientación de la población a lo marítimo; carácter empresarial y comercial de la población, y carácter de los gobiernos para promover políticas públicas orientadas a lo marítimo. De estos seis elementos, China está limitada esencialmente en el primero, ya que solo tiene una de sus

para ser potencia marítima, tiene vocación y necesidad de serlo, y, por tanto, la ambición de convertirse en la primera gran potencia híbrida «continental-marítima» de la historia.

Analizando los elementos de la triada marítima citada anteriormente, con relación al primero, China es actualmente la gran potencia industrial que produce cerca del 35 % de las manufacturas a nivel global, y que, si se mantienen las tendencias, podría superar el 40 % en pocos años⁶. China exporta principalmente por vía marítima (90 %), cerca del 8 % vía terrestre (sobre todo por la Ruta de la Seda terrestre) y menos del 2 % vía aérea⁷. Así, a esta dependencia de las rutas marítimas para el comercio, se suma la relativa al petróleo y al gas que recibe del exterior; cerca del 80 % de sus importaciones de petróleo le llegan por mar a través del estrecho de Malaca (procedentes principalmente del golfo Pérsico, aunque también de África y de Sudamérica)⁸. China depende del mar tanto para exportar bienes como para importar energía y materias primas.

Sobre el segundo elemento, la industria marítima, la posición de China es de un dominio cada vez mayor. En 2024, el 53 % del tonelaje global de buques mercantes se construyeron en astilleros chinos⁹, que junto a Corea del Sur (29 %) y Japón (13 %) suman prácticamente el 95 % del total mundial, mientras que EE. UU. representa únicamente el 0,1 %. La tendencia en los próximos años es incluso a un mayor protagonismo chino. En lo relativo a compañías navieras, Europa mantiene todavía la posición hegemónica, con cuatro entre las cinco primeras a nivel mundial (MSC, Maersk, CMA-CGM y Hapag-Lloyd), pero con la china COSCO en cuarta posición, cada vez con más influencia a nivel global.

Es un hecho que China va consolidando su posición de liderazgo en la industria marítima; la mayoría de los nuevos buques mercantes son de origen chino, y las navieras chinas, en particular COSCO, tienen cada vez mayor protagonismo, a lo que se suma que lo que transportan los barcos, es decir, la carga, es también mayoritariamente de origen chino.

cuatro fachadas, la oriental, está orientada al mar, y además su salida a aguas oceánicas está cerrada por la denominada primera cadena de islas, dominada por aliados de EE. UU. (Corea del Sur, Japón, Taiwán, Filipinas).

⁶ PALACIO, Ana. «El mundo es rugoso», *El Mundo*. 10 enero 2026.

<https://www.elmundo.es/internacional/2026/01/10/69610803e4d4d84c028b4575.html>

⁷ <https://menafn.com/1109964798/String-Of-Pearls-Chinas-Oceanic-Gambit>

⁸ China consume sobre 17.000.000 de barriles de petróleo al día, de los cuales importa alrededor de 11.500.000. Cerca del 80 % le llegan vía marítima, a través del estrecho de Malaca. <https://www.orfonline.org/expert-speak/south-first-connectivity-the-malacca-strait-s-strategic-role>

⁹ En 1975 la industria naval de EE. UU. era la primera del mundo. Hoy está en el puesto 19 con menos del 1 % de la producción naviera mundial. <https://www.politicaexterior.com/el-poder-de-los-astilleros/>

Bienes producidos en China se transportan en barcos chinos, que son gestionados cada vez más por navieras chinas.

Dominar los dos primeros elementos de la triada marítima de Mahan, es una buena manera de controlar el comercio marítimo a nivel global.

Con relación al tercer elemento, la fuerza naval que ha de proteger a esos buques mercantes y asegurar la libertad de navegación por las rutas marítimas; el crecimiento de la marina de guerra china en los últimos 25 años ha sido espectacular, aunque Estados Unidos sigue manteniendo un claro liderazgo. China ha pasado de disponer de una marina costera, prácticamente sin capacidad de operar en aguas oceánicas, a contar con la mayor marina de guerra del mundo en cuanto a número de barcos (370 buques oceánicos por 296 de Estados Unidos), con tendencia a que esta brecha aumente en los próximos años. Sin embargo, tanto en tonelaje total como en capacidad de combate, la US Navy mantiene todavía una clara superioridad sobre la marina china. Sin embargo, la capacidad de construcción de buques de guerra de China (en línea con los buques mercantes) es claramente superior a la estadounidense¹⁰, desventaja estratégica que es motivo de preocupación en EE. UU. en su competición militar con China.

Los hechos reflejan que, de los tres elementos de la triada marítima, China domina, y con una diferencia creciente, en los dos primeros; y, aunque todavía está alejada, busca reducir la ventaja estadounidense en el tercero, con el objetivo de alcanzar la paridad¹¹ (no se estima que pudiera alcanzarla, y si lo hace, no sería antes de 2045).

A los citados tres elementos, Mahan añadía la necesidad de contar con bases navales o estaciones de apoyo a lo largo de las rutas marítimas, tanto de carácter comercial, pero sobre todo militar, que permitían extender el campo de operaciones de la fuerza naval. Estados Unidos cuenta con importantes bases que le permiten presencia naval en todos los mares del mundo¹².

¹⁰ 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>

¹¹ En el documento del IEÉE: ROMERO, A. *Disputa por la hegemonía marítima. China sigue aguas a Mahan; EE. UU., trata de recuperar rumbo*, de 18 de junio de 2025, se muestra con más detalle las cifras de la industria marítima china, y de su marina de guerra, y su relación con respecto a EE. UU. Disponible en: https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/ieee/disputa_por_la_hegemonia_maritima_2025_dieeee46

¹² Cuenta con más de 130 bases navales, de las cuales 13 tienen instalaciones valoradas en más de mil millones de dólares. Las de mayor entidad están situadas en Diego García, Yibuti, Guantánamo, Sigonella y Nápoles en Italia, Sasebo, Yokosuka, Ikego y Atsugi en Japón, y Rota. No se incluyen las bases de los US Marine Corps. Datos

Por el contrario, China solo cuenta con una base naval en el exterior, en Yibuti (desde 2017), pero tiene intereses e influencia en una importante red de puertos comerciales (más de 120 puertos) de todo el mundo, que, aunque inicialmente destinados a uso civil y comercial, algunos podrían ser utilizados con fines militares en caso necesario.

LA IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS EN EL PODER MARÍTIMO

Analizamos a continuación la relevancia de los puertos comerciales para el poder marítimo, esencialmente en su dimensión civil, pero también con una perspectiva en su potencial uso militar.

Noorali, Flint y Ahmadi, en su artículo académico titulado «Poder portuario: hacia un nuevo orden geopolítico global»¹³ argumentan que, aunque parece que los puertos juegan un papel sobre todo económico, y de carácter esencialmente local, son también muy relevantes en los procesos geopolíticos globales. Conectan la tierra y el mar como ámbitos geográficos, con la doble función de ser puertas de entrada y salida en lo económico, y nodos de proyección en lo estratégico.

Se define el concepto de poder portuario como la manera de alcanzar una posición hegemónica en la transición geopolítica hacia un nuevo orden, basada en la obtención de poder a través de la construcción, desarrollo, hegemonía y propiedad de los puertos¹⁴. La forma de medir y valorar el poder portuario se basa en considerar ocho parámetros, esencialmente relativos a la construcción, gestión, control y conectividad de los puertos¹⁵, que permiten identificar a los actores relevantes en este ámbito, considerándolos además en el ámbito del transporte marítimo y de la capacidad naval. De esta forma, el actual momento de transición geopolítica puede interpretarse teniendo en cuenta la evolución en el poder portuario, lo que nos podría llevar a que el orden geopolítico mundial del siglo XXI estaría dominado por aquel que fuera la potencia

disponibles en: https://files.visualbases.org/pdf/BSR_Extracts_FY2018.pdf y <https://www.navyadvancement.com/navy-bases/navy-bases-overseas.php>

¹³ NOORALI, FLINT y AHMADI. «Port power; Towards a new geopolitical world order», *Journal of Transport Geography*. December 2022. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S096669232200206X>

¹⁴ NOORALI y MAMADOUH. «Port power 02: Chinese geoeconomic hopes and American geopolitical fears», *Journal of Transport Geography*. May 2025. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692325000985>

¹⁵ Se identifican ocho parámetros para medir el poder portuario de una nación: Flow of global trade through national ports; National affiliation of port operating companies; National investment in global ports; Port cities as global cities; Construction of maritime transport networks; Centrality of ports in geopolitical codes; Using ports to maintain a blue water navy; Access to the Eurasian landmass.

portuaria dominante, y China se encuentra actualmente en la mejor posición para asumir ese rol.

La importancia geoeconómica y también geopolítica de los puertos en el comercio global es parte de la competición de poder entre grandes potencias en el proceso por controlar las rutas marítimas globales. Un hegemon portuario puede convertirse en actor principal en el comercio mundial controlando redes interconectadas de puertos fuera de su propio territorio. Los puertos tienen un claro valor geopolítico, pues son nodos¹⁶ que permiten a un país ejercer influencia, tanto económica como política en el exterior, más allá de su territorio, y cuanto más dominante es un actor en la economía de la construcción, explotación y operación de puertos, mayor es su influencia.

Visto desde la perspectiva opuesta, una potencia marítima necesita contar con una red global de puertos para ser dominante. De hecho, el control de los puertos, sobre todo los situados en puntos clave (*choke points*), es habitualmente uno de los componentes principales del código geopolítico de países con vocación marítima; como es el caso de India o China, que quieren cambiar el orden mundial en su favor; o como lo fue en su momento de Reino Unido, de Holanda o de los propios Estados Unidos¹⁷.

Si Mahan decía que el poder geopolítico necesitaba de acceso a puertos seguros que dieran refugio a las flotas navales (marina de guerra) y a las mercantes, Spykman destacaba la importancia del *rimland* (o tierra cinturón), donde se une lo marítimo y lo terrestre (donde están ubicados todos los puertos), valorando la conectividad entre estos dos dominios como clave para la proyección global de poder de Estados Unidos.

CHINA Y SU CRECIENTE PODER PORTUARIO

Xi Jinping ha enfatizado en numerosas ocasiones que las potencias económicas tienen que ser potencias marítimas y navieras. A medida que China se consolida como el principal exportador del mundo¹⁸ y dominador de la industria marítima (construcción

¹⁶ Los puertos son como los nodos de una red de transporte, puntos origen y final de las distintas líneas de esa red; puntos de convergencia entre el dominio marítimo, donde se produce el comercio global, y el dominio terrestre.

¹⁷ NOORALI, FLINT and AHMADI. *Op. cit.*, p. 2.

¹⁸ China produce sobre el 35 % de las manufacturas a nivel global (más que la suma de Estados Unidos, Japón, Alemania, Corea del Sur y Reino Unido). MANRIQUE, L. «El poder de los astilleros», *Política Exterior*. 24 de octubre de 2024. Disponible en: <https://www.politicaexterior.com/el-poder-de-los-astilleros/>

naval, compañías navieras, empresas de gestión de puertos, etc.), el Partido Comunista Chino (PCCh) se irá convirtiendo en el dominador del comercio marítimo mundial¹⁹.

En 2015, el *Libro Blanco de la Defensa* chino subrayaba importantes cambios en los objetivos marítimos del país, abogando por abandonar la mentalidad tradicional de que la tierra es más importante que el mar, y destacando que debe darse gran importancia a la gestión de los mares y los océanos, y en particular a la protección de los derechos e intereses marítimos. En este nuevo escenario, la marina china está llamada a proteger la seguridad de las líneas marítimas de comunicación (SLOC)²⁰ y los intereses nacionales en el exterior, convirtiendo los puertos comerciales en plataformas logísticas esenciales para sus operaciones globales²¹. Toda una declaración de intenciones.

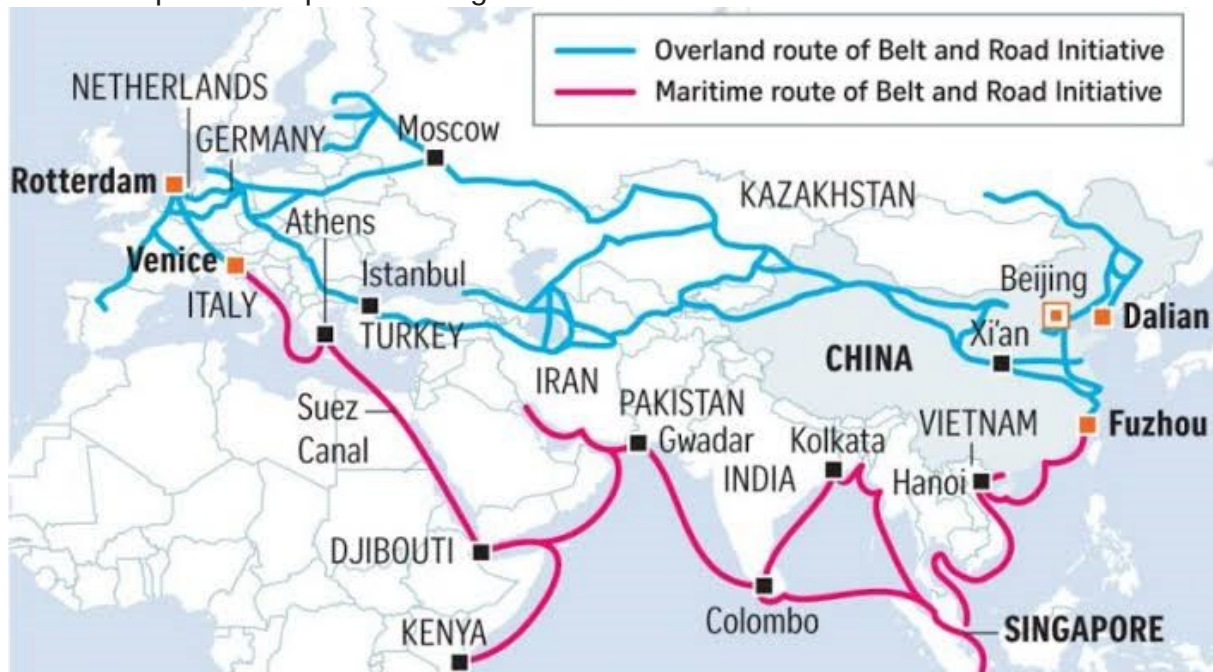


Figura 1. Iniciativa de la Franja y la Ruta. <https://dics.co/current-affairs/10-years-of-belt-and-road-initiative-upsc>

China lo materializa tratando de crear una red global de puertos, y de corredores marítimo-terrestres, para de esta forma influir en la geografía del transporte marítimo mundial. En el actual escenario geopolítico de competición entre grandes potencias, iniciativas como la Franja y la Ruta²² (BRI – *Belt and Road Initiative*) (figura 1) son

¹⁹ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

²⁰ Normalmente denominadas como Sea Lines of Communication (SLOC).

²¹ NOORALI y MAMADOUH. *Op. cit.*

²² La Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), un gran proyecto de inversión en infraestructuras liderado por China destinado a mejorar la conectividad, el comercio y la comunicación en Eurasia, América Latina y África. Aunque China enfatiza que pretende fortalecer conexiones económicas y colaboraciones en las regiones objetivo, en Occidente se ve como una estrategia para ampliar la esfera de influencia económica y política china en el mundo. <https://www.britannica.com/topic/Belt-and-Road-Initiative>

presentadas como un elemento más de su doctrina de ascenso pacífico, como una estrategia de cooperación internacional, pero que realmente no deja de ser un proyecto que busca consolidar una posición hegemónica en el transporte marítimo global.

Teniendo en cuenta que más del 90 % del comercio exterior de China se realiza vía marítima, y que la ruta que atraviesa el océano Índico es vital para los intereses nacionales chinos (comunica China con su gran mercado de productos manufacturados que es Europa, y con su fuente principal de energía que es el Pérsico), la influencia y control que pueda ejercer sobre determinados puertos en la región con el objeto de asegurar la libertad de navegación y proteger a los mercantes que transportan su carga es realmente una necesidad estratégica para China.

Si analizamos el poder portuario en base a los ocho factores mencionados, llegamos a la conclusión de que China es la potencia portuaria mundial emergente; tiene las metrópolis portuarias más pobladas y siete de los diez puertos más importantes del mundo; ha invertido en más de cien puertos geoestratégicos en sesenta y tres países; ha convertido el desarrollo y el control de los puertos en un componente central de su código geopolítico; ha prestado especial atención a los corredores internacionales, así como a los propios puertos, y todo ello enmarcada en su «Doctrina del Ascenso Pacífico» que ha materializado en la iniciativa de la BRI, lo cual no deja de ser una estrategia nacional para fortalecer en su interés la integración económica regional y global²³.

China y sus herramientas de poder portuario

Es una realidad indiscutible que China es la mayor potencia portuaria global. Su costa alberga ocho de los diez principales puertos del mundo por tonelaje total de carga, y siete de los diez en tráfico de contenedores²⁴ (por ninguno europeo ni norteamericano). Esta situación le permite liderar el Índice de Conectividad Marítima, que mide la integración de los países (o de los puertos) en las redes globales de transporte marítimo y nos da una idea de la accesibilidad del país al comercio global a través de las redes marítimas,

²³ NOORALI y MAMADOUH. *Op. cit.*

²⁴ KARDON y LEUTERT. «Pier competitor: China's Power position in Global Ports», *International Security* 46 (4). 2022. Disponible en: https://doi.org/10.1162/isec_a_00433
<https://direct.mit.edu/isec/article/46/4/9/111175/Pier-Competitor-China-s-Power-Position-in-Global>

lo que es decir, la facilidad para comerciar por mar. China encabeza este *ranking*²⁵ con más del doble de puntos que el segundo (Corea del Sur).

A esta enorme capacidad propia, se suma que durante las dos últimas décadas China ha llevado una agresiva política portuaria por todo el mundo, invirtiendo de diversas formas: concesiones portuarias, arrendamientos de instalaciones terminales, compras de acciones en operadores de terminales, proyectos de construcción portuaria, etc.²⁶.

De hecho, son empresas estatales (SOE²⁷) chinas quienes dominan la financiación, el diseño, la construcción y la gestión de infraestructuras portuarias en el extranjero, y se pueden destacar como las más relevantes a China Ocean Shipping Ports (COSCO), China Merchants Group, y CK Hutchinson Holding Ltd²⁸, que gestionan y operan terminales portuarias, a las que se suma China Communications Construction Company Limited (CCCC), la mayor empresa de diseño y construcción de puertos del mundo²⁹.

De los 75 puertos de tráfico de contenedores más importantes del mundo (fuera de territorio chino), casi la mitad cuentan con participación china, en su capital, o en operaciones portuarias (permiten a China controlar el acceso a terminales, suministros, diques secos y almacenamientos). De todos ellos, más de la mitad se encuentran en las rutas marítimas que unen China con Europa y el Pérsico a través del Índico.

Todos estos proyectos forman parte de la Ruta de la Seda Marítima (parte de la BRI), que, según la Oficina de Información del Consejo de Estado de China, ha llegado a 117 puertos en 43 países, principalmente del sur global. Para Estados Unidos, esta posición de control e influencia de China sobre la mayoría de la infraestructura portuaria a nivel mundial supone una amenaza significativa para su seguridad económica y militar. China podría usar su poder para interferir en operaciones que dependan del acceso a puertos (tanto militar como económico), que son vitales para los intereses estadounidenses.

Como forma de proyectar su poder³⁰, la burocracia estatal china que dirige el «Estado-Partido» (PCCh) cuenta con mecanismos organizativos (por ejemplo, el nombramiento

²⁵ <https://conectividad.elestrechodigital.com/paises>

²⁶ NOORALI y MAMADOUH. *Op. cit.*

²⁷ SOE: State Owned Enterprise.

²⁸ KARDON y LEUTERT. *Op. cit.*

²⁹ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

³⁰ De las tres grandes empresas, el Gobierno central chino posee tanto COSCO Shipping Group como China Merchant Group (empresas matrices de COSCO Shipping Ports y de CMPort). La primera está sujeta a mayor influencia del Estado-Partido, por estar ubicada en la China continental, y la segunda, un poco más alejada del

de las autoridades directivas de la empresa) y legales (obligatoriedad de rendir cuentas al PCCh sobre sus actividades) para influir sobre los activos y las operaciones de las distintas compañías en el exterior³¹. Coordina o coacciona a sus propias empresas portuarias para que cumplan las directrices estatales.

Además de las herramientas anteriores, China también influye a través de instrumentos dentro del ámbito de la propia distribución y gestión portuaria. Produce más del 90 % del total de contenedores, y casi el 80 % de las grúas que cargan y descargan en las terminales de los puertos de todo el mundo³². A esto se suma que a nivel global muchos puertos utilizan el sistema informático chino Logink³³ (que distribuye gratuitamente) para hacer seguimiento de información comercial de tráfico marítimo, tienen instaladas torres de telecomunicaciones 5G chinas, o sistemas de ordenadores chinos para sus instalaciones portuarias, todo lo cual le permite potencialmente a Pekín tener información privilegiada del comercio y tráfico marítimo a nivel global, y por tanto de las vulnerabilidades de las cadenas de suministro occidentales, e incluso poder hacer seguimiento de los envíos de suministros, equipos y componentes militares. Es por ello por lo que actualmente EE. UU. está investigando las grúas³⁴ portuarias como potenciales herramientas de espionaje³⁵.

Aunque China quiere darle a su creciente poder portuario en el exterior una dimensión principalmente geoeconómica, y un carácter constructivo y de cooperación (en el marco de su «ascenso pacífico»), la realidad es que está provocando temores a nivel geopolítico al considerarse que con este control de los puertos quiere apoderarse de recursos y espacios geográficos, utilizando mecanismos como construcción de infraestructuras, o préstamos en condiciones poco favorables, que pueden derivar en

control directo por estar en Hong Kong. Hutchinson, empresa privada con sede también en Hong Kong, está sometida a algo menos de control estatal.

³¹ KARDON y LEUTERT. *Op. cit.*

³² MANRIQUE, L. *Op. cit.* La compañía china ZPMC suministra el 70 % de las grúas hoy en funcionamiento en terminales portuarias de todo el mundo.

³³ El sistema LOGINK puede proporcionar información sobre buques y carga, aduanas, datos de facturación y pago, de geolocalización, información de precios, permisos y licencias, manifiestos de carga, datos de reservas, etc.

³⁴ <https://smallwarsjournal.com/2025/08/07/handling-our-cargo-how-the-peoples-republic-of-china-invests-strategically-in-the-u-s-maritime-industry/>

³⁵ <https://foreignpolicy.com/2023/09/20/china-shipping-maritime-logistics-lanes-trade-ports-security-espionage-intelligence/>

situaciones como la denominada «trampa de deuda»³⁶, lo que le permite ganar hegemonía, amenazando de esta forma el orden mundial.

Regiones y rutas marítimas donde China desarrolla su poder portuario

Los activos portuarios de las empresas chinas en el extranjero están concentrados cerca de las principales zonas de recursos y de mercados de exportación, en una distribución geográfica que refleja objetivos comerciales y estratégicos. Apenas hay distinción entre ubicaciones comerciales y estratégicas, pues la importancia económica tanto de recursos como de mercados crea un imperativo militar para asegurar los accesos³⁷.



SOURCES: Kardon and Leutert, "PRC Firm-Owned/Operated Port Terminals Worldwide"; "Mapcreator" (Eindhoven, Netherlands: Mapcreator) <https://mapcreator.io/>; and OpenStreetMap contributors, "OpenStreetMap," <https://www.openstreetmap.org>.

Dada la distribución global de las áreas donde están situados tanto los recursos como los mercados, la inversión y operación de empresas chinas está geográficamente equilibrada en puertos de todo el mundo (figura 2); por una parte, América Central, del Sur³⁸ y África, mayoritariamente países del sur global, que siendo mercados pequeños

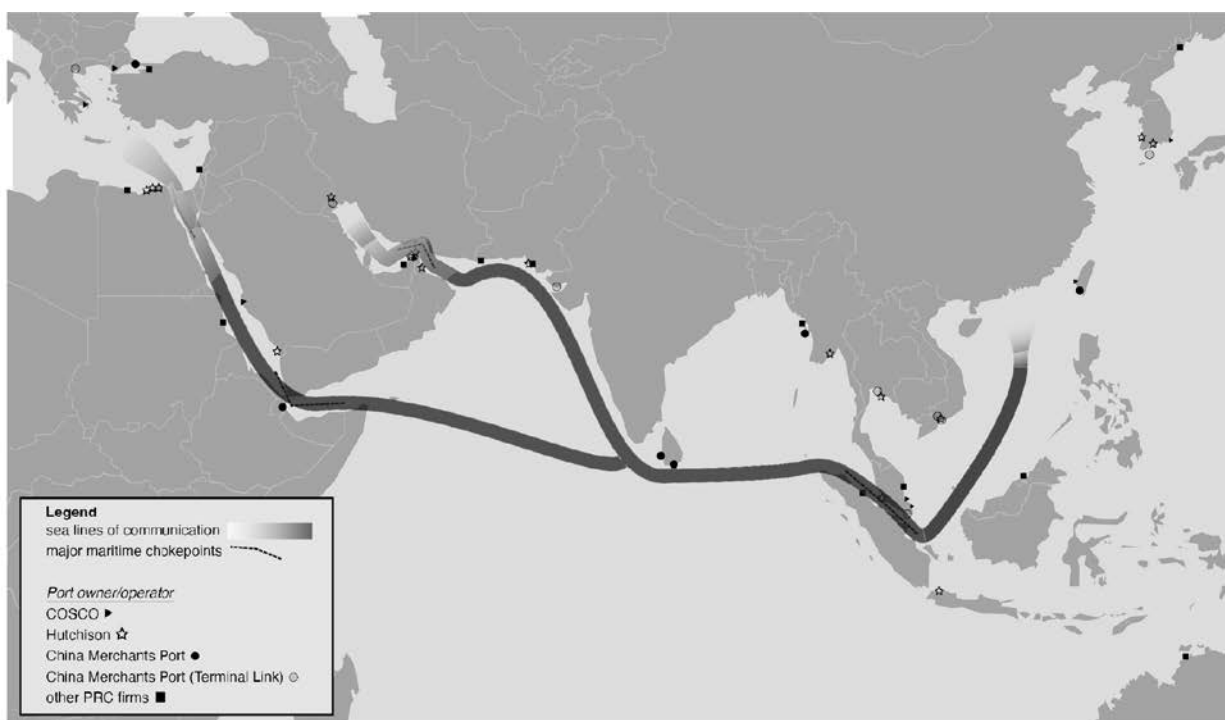
³⁶ En este caso, se denomina diplomacia de «la trampa de la deuda» cuando un país (en este caso China) concede un crédito excesivo para construir infraestructuras, con la intención de conseguir concesiones económicas o políticas cuando el país deudor no pueda cumplir con sus obligaciones de deuda.

³⁷ KARDON y LEUTERT. *Op. cit.*

³⁸ Chankay en Perú, Paranagua en Brasil y Kingston en el Caribe; en África destacan entre otros: Nigeria, Angola, Camerún o Togo.

son grandes proveedores de materias primas³⁹, y por otra Europa, que es el mayor mercado de la exportación china.

Pero el área prioritaria y de mayor interés para China es el Índico. Los analistas chinos llaman la «línea de vida marítima» a la vía que une China con el Índico a través de Malaca⁴⁰, y que luego se bifurca en dos rutas: la que se dirige a Europa (su gran mercado) a través del mar Rojo y el canal de Suez (por donde pasa el 30 % del tráfico mundial de los contenedores), y la que la une con el Pérsico, su fuente principal de energía (gas y petróleo). Para China, asegurar la actividad marítima en estas dos vías (figura 3) tiene carácter existencial, y es una tarea principal asignada⁴¹ a su marina (PLA-N)⁴².



SOURCES: Kardon and Leutert, "PRC Firm-Owned/Operated Port Terminals Worldwide"; "Mapcreator"; and OpenStreetMap contributors, "OpenStreetMap."

Es en el Índico donde China tiene grandes inversiones en los puertos del denominado «collar de perlas» (Gwadar en Pakistán, Hambantota y Colombo en Sri Lanka,

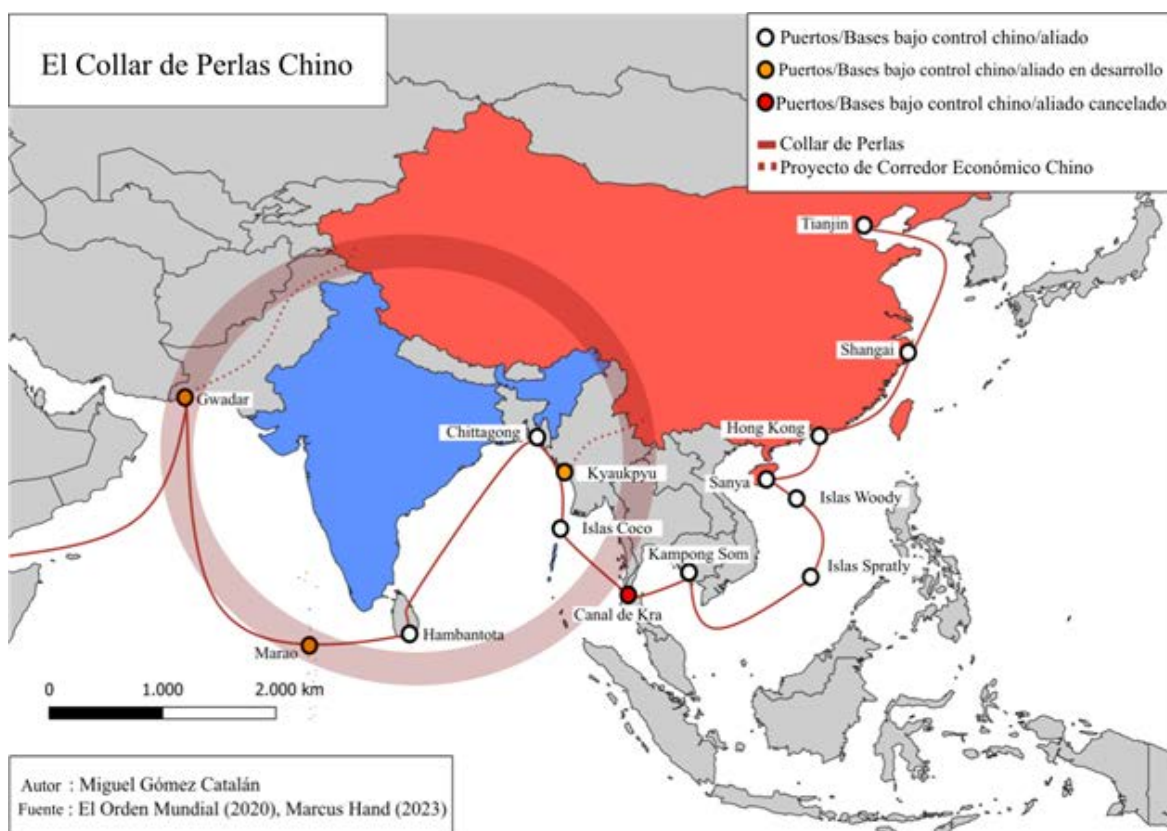
³⁹ Si el transporte marítimo es la columna vertebral del comercio internacional con más del 80 % en volumen, esta cifra es aún mayor para países en desarrollo, que apenas cuentan con infraestructuras. Así, los países de bajos ingresos e islas pequeñas dependen entre 1,5 y 2 veces más de sus puertos para el comercio que la media mundial, por lo que una infraestructura portuaria de calidad favorece el crecimiento, especialmente en economías impulsadas por la exportación en regiones en desarrollo. Esto favorece su predisposición a acoger la inversión china.

⁴⁰ Por el estrecho de Malaca transita el 80 % del petróleo importado por China.

⁴¹ KARDON y LEUTERT. *Op. cit.*

⁴² PLA-N (People Liberation Army – Navy). El servicio naval de las Fuerzas Armadas chinas; su marina de guerra.

Chittagong en Bangladés, o Kyaukpyu en Myanmar), todos ellos o bien cercanos a puntos de estrangulamiento críticos (*choke points*) como Ormuz o Bab-el-Mandeb, y/o que sirven de punto de entrada/salida de corredores terrestre u oleoductos⁴³ (figura 4), que permiten a China disminuir algo su dependencia de Malaca, su gran vulnerabilidad en rutas marítimas, y por tanto en sus intereses comerciales y energéticos.



Contar con «influencia» en los puertos de la región y con capacidad potencial de desplegar fuerzas navales, es un factor casi existencial para Pekín. Entre los distintos puertos de la región destacan Gwadar (entrada al Pérsico y origen de corredor terrestre), Hambantota, así como la base naval de Yibuti (única base naval china en el exterior), todos de enorme importancia estratégica para China y donde sus empresas tienen una relevancia destacable, y aunque sometidas a la soberanía nacional, podrían servir de bases de apoyo a los buques de guerra chinos.

⁴³ Corredor terrestre que une Gwadar con China (con la Ruta de la Seda terrestre) o bien el oleoducto que une Myanmar con China y que evita el estrecho de Malaca.

Se debe mencionar la influencia china en Europa, destino clave de los productos manufacturados chinos, donde la presencia de empresas chinas⁴⁴ es muy relevante en Grecia (en el Pireo, donde COSCO tiene participación mayoritaria en las terminales del puerto, opera dos a través de una filial, y tiene el control operativo mediante participación mayoritaria en la autoridad portuaria), así como en Alemania (COSCO tiene participación en una terminal del puerto de Hamburgo), Países Bajos (COSCO y Hutchison tienen participación en terminales del puerto de Róterdam, siendo la segunda la mayor operadora de contenedores del puerto), Bélgica (COSCO controla una terminal en el puerto de Brujas), España (COSCO tiene participación mayoritaria en terminales de Valencia y Bilbao, y Hutchison participa en Barcelona) e Italia, entre otros.

La UE adoptó, en 2019, nuevas medidas para controlar las inversiones extranjeras en infraestructuras críticas, incluyendo los puertos. A esto se suma que en los últimos años distintos Gobiernos europeos han mostrado preocupación por el posible uso de empresas estatales chinas para ejercer influencia política, e incluso por esas inversiones a gran escala en puertos, que en algunos casos son centros logísticos para material y equipamiento militar de la OTAN⁴⁵.

Esta desconfianza hacia las inversiones y presencia de empresas chinas en los puertos empieza a tener carácter global, sobre todo tras casos como el sucedido en Sri Lanka, que cayó en la denominada «diplomacia de la trampa de la deuda⁴⁶». El país acumuló una deuda de más de ocho mil millones de dólares con las empresas SOE chinas, de los cuales más de mil cien millones se utilizaron para construir el puerto de Hambantota (de dudoso interés comercial, pero de gran interés militar para China por su situación estratégica). En 2017, se acordó arrendar el puerto a China durante 99 años a cambio de reducir la deuda, aunque en 2024 se tuvo que renegociar. Este caso ha provocado preocupación a nivel general sobre la influencia económica y geopolítica de China a través de préstamos depredadores, y los riesgos para los países más pequeños que llevan a cabo acuerdos de infraestructuras con China. Algo similar sucede con el

⁴⁴ Las tres principales empresas chinas que operan en Europa son: COSCO Shipping, China Merchant Ports Holdings y Hutchison Port Holdings. Datos sobre influencia de estas empresas en países de la UE. Disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG /2023/739367/EPRS_ATA\(2023\)739367_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG /2023/739367/EPRS_ATA(2023)739367_EN.pdf)

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ La trampa de la deuda.

Corredor Económico China-Pakistán, que une la Ruta de la Seda (terrestre) en territorio chino con el puerto pakistaní de Gwadar⁴⁷.

Como ya se ha mencionado, proyectos de infraestructuras portuarias respaldados por China se están desarrollando por todo el sur global (la mayoría con potencial de doble uso civil-militar⁴⁸), y muchos de ellos en condiciones de financiación insostenibles, falta de transparencia y poco respeto por las normas medioambientales y sociales.

Preocupación ante el desarrollo del poder portuario chino a nivel global

Aunque lo previsible sería que China buscara contar con bases navales en el extranjero (actualmente solo cuenta con la de Yibuti) para apoyar el despliegue de su fuerza naval y así controlar y proteger las rutas marítimas, de las que es dependiente, la realidad es que el Partido Comunista Chino (PCCh), inteligentemente, ha optado por invertir en puertos civiles como forma de influir en el comercio y la logística globales y, si fuera necesario, para utilizarlos (potencialmente) en apoyo a sus fuerzas navales⁴⁹.

Sin embargo, esta aproximación ambigua despierta preocupación ante el posible uso por parte de China de puertos extranjeros con fines militares. Aunque las cifras varían según las fuentes, Council on Foreign Relations (CFR) contabiliza 130 proyectos portuarios a nivel global con inversión china, de los cuales, en 17 China tiene un porcentaje de participación (*ownership*) mayoritario. De todos ellos, la mayoría (90) tienen potencial físico para uso militar, en particular en 14 de los 17 donde China tiene participación mayoritaria⁵⁰. En la misma línea, y centrado específicamente en el sur global, el Center for Strategic & International Studies (CSIS) estima que, de los 70 proyectos portuarios comerciales en esa zona, 55 tienen potencial para uso naval, y confirmando las cifras de CFR, en los 10 donde China posee la mayor parte⁵¹.

Esta preocupación es particularmente intensa en el Índico, por donde transcurre la citada «línea de vida marítima». A su única base naval en el extranjero, ubicada en Yibuti desde 2017 (entrada al mar Rojo), se unen el puerto de Gwadar (Pakistán), tradicional candidato a militarización, y el de Khalifa (Emiratos Árabes Unidos), potencial instalación

⁴⁷ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

⁴⁸ De los 70 proyectos portuarios comerciales que se desarrollan en el sur global, se estima que 55 tienen potencial para uso naval, que es más probable en los 10 proyectos donde China posee la mayor parte.

⁴⁹ <https://www.cfr.org/trackers/china-overseas-ports>

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

para apoyar las actividades navales de China (ambas en la zona del Pérsico)⁵². También se deben destacar la posibilidad de uso de la Base Naval de Ream (Camboya), así como, ya fuera del Índico, la de una base naval en la costa atlántica de África⁵³ (Guinea Ecuatorial), o el potencial uso dual⁵⁴ del puerto de Chancay (Perú).

Además, la propia infraestructura portuaria también se puede emplear para espionaje y recopilación de inteligencia. Con su influencia y control en terminales por todo el mundo, China podría espiar los movimientos comerciales y militares de terceros (incluido EE. UU.). Una investigación del Congreso americano de 2024 mostró equipos de comunicaciones en grúas fabricadas en China y ubicadas en puertos estadounidenses, lo que sugiere vulnerabilidades en cadenas de suministro, y opción a obtener datos comerciales y otra información sensible. Actualmente China cuenta con una posición de ventaja a través de la citada Logink (también conocida como la Plataforma Nacional de Información Pública de Transporte y Logística), implementada al menos en 24 puertos por todo el mundo, lo que permitiría a China acceder a información confidencial relacionada con el transporte, la fijación de precios y la gestión de mercancías (incluido el equipo militar), amenazando la seguridad económica y militar de Estados Unidos⁵⁵.

LA REACCIÓN DEL HEGEMÓN MARÍTIMO, ESTADOS UNIDOS

En el año 2000, Estados Unidos era el principal socio comercial para más del 80 % de los países del mundo. Hoy en día, esta cifra se ha reducido al 30 %, mientras que China se ha convertido en el principal socio comercial de más de 120 países. Lo es en Sudamérica, y sobre todo en África en términos de volumen total, eclipsando el comercio entre Estados Unidos y este continente por un factor de cuatro⁵⁶.

En lo relativo a puertos, las compañías portuarias estadounidenses no obtienen buenas puntuaciones en los *rankings* globales. Ninguna de las 10 principales compañías navieras del mundo, ni de los 10 principales operadores portuarios marítimos a nivel global son estadounidenses, y solo cuatro puertos estadounidenses están entre los 50

⁵² *Ibidem*.

⁵³ <https://thediplomat.com/2024/06/china-and-equatorial-guinea-why-their-new-comprehensive-strategic-partnership-matters/>

⁵⁴ <https://www.ft.com/content/f6589d13-6014-47d0-8cc5-e98a0b7ad0bc>

⁵⁵ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

⁵⁶ *Ibidem*.

más concurridos del mundo. En cuanto a los puertos ultramarinos, Estados Unidos no gestiona ni posee ningún puerto comercial fuera de su territorio.

Actualmente China domina el comercio marítimo en términos de volumen, actividad de construcción naval, y construcción y propiedad de puertos en todo el mundo, y esta situación pone en riesgo los intereses económicos y las prioridades de seguridad nacional de Estados Unidos⁵⁷. Mientras China se presenta como la gran esperanza geoeconómica global, EE. UU. trata de resistir generando temores geopolíticos sobre las iniciativas e inversiones chinas.

Se puede mencionar, a modo de ejemplo, que en 2019 el entonces secretario de Estado estadounidense Mike Pompeo presionaba a Pakistán, Panamá, Israel y otros países para que desconfiaran de las inversiones chinas y sus riesgos, enfatizando que los esfuerzos de China para construir puertos en todo el mundo no eran por ser buenos constructores de infraestructuras o eficaces gestores en transporte marítimo, sino para poder contar con un elemento de seguridad nacional estatal en cada puerto extranjero. Quería que todo el mundo entendiera la amenaza de China a través de los peligros de las inversiones portuarias. En la misma línea, ya en 2018, Mike Pence, entonces vicepresidente de EE. UU. destacaba que su país no ahogaba a sus socios en un «mar de deuda», ni comprometía o coaccionaba su independencia.

Toda una ofensiva reactiva a la expansión portuaria china por parte de Estados Unidos, que buscaba construir un discurso de miedo sobre las supuestas intenciones de China de controlar el mundo utilizando los efectos geopolíticos del transporte y de los puertos, y, en consecuencia, abogando porque todos los países del mundo deberían rechazar esa estrategia⁵⁸. El desafío americano al ascenso chino se sostiene en dos elementos clave del poder portuario: contar con una red de bases (navales) que dan apoyo a una marina oceánica, y la presencia de servicios globales en ciudades portuarias⁵⁹. En todo caso, Estados Unidos no tiene ambiciones de convertirse en potencia portuaria, pero sí de evitar que China lo consiga.

⁵⁷ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

⁵⁸ NOORALI y MAMADOUH. *Op. cit.*

⁵⁹ NOORALI, FLINT y AHMADI. *Op. cit.*

Podemos concluir que la transición geopolítica actual está impulsada por el propósito de un país de convertirse en la potencia portuaria mundial, y el intento de la potencia hegemónica en declive de negar este ascenso.

Así, Estados Unidos, con una clara orientación geopolítica basada en el realismo, está apoyando proyectos portuarios de la India en la región del Indopacífico, como contrapartida a la estrategia china del «collar de perlas», pero los hechos nos muestran que la transición geopolítica está impulsada por procesos económicos y no solo por cálculos realistas⁶⁰, y acciones como la retirada de Washington del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica en 2017, o la creciente presencia de China en las economías de los países de Oriente Medio y África, no favorecen las ambiciones americanas⁶¹.

En los últimos años, y a pesar de los desafíos realistas de Estados Unidos y la India, el ascenso de China como potencia portuaria dominante ha continuado, lo que podría llevar a Washington a un continuo declive de su poder hegemónico si sigue prestando poca atención a los componentes del poder portuario en su política exterior.

Sin embargo, en los últimos meses, Estados Unidos está empezando a tomar conciencia de su cada vez más debilitada hegemonía marítima y está comenzando a ser más activa. El pasado 9 de abril (2025), el presidente Trump firmó una Orden Ejecutiva⁶² para «restaurar el dominio marítimo» de EE. UU., que, en su artículo 5, propone una serie de acciones contra lo que considera acciones injustas de China en los sectores marítimos, logístico y de construcción naval, y en particular en equipos portuarios para manejo de carga en los puertos, sobre todo en grúas. El pasado mes de febrero se publicó el Plan de Acción⁶³ derivado de esta Orden Ejecutiva, que incluye medidas más concretas, centradas principalmente en recuperar la capacidad de construcción naval, y revitalizar la base industrial marítima y la flota comercial estadounidense. A estas iniciativas se suma el proyecto de ley denominada «ley SHIPS⁶⁴», que pretende restablecer la industria de construcción naval americana, y se presenta como una medida de seguridad

⁶⁰ La creación del pacto militar y de seguridad AUKUS en 2021 en el Indopacífico son signos del dominio del pensamiento geoestratégico en la política exterior estadounidense hacia China.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/>

⁶³ <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2026/02/Restoring-Americas-Maritime-Dominance.pdf>

⁶⁴ SHIPS (Shipbuilding and Harbour Infrastructure and Prosperity and Security - SHIPS - for America Act).
<https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/3151/all-actions>

nacional para contrarrestar el dominio de China en la construcción naval y en el transporte marítimo global.

En lo relativo específicamente a control de los puertos, la nueva Administración americana está siendo más contundente en su estrategia de contrarrestar la influencia china en el denominado hemisferio occidental como se articula en su nueva *Estrategia de Seguridad Nacional*⁶⁵, y en particular en Hispanoamérica. Así, está ejerciendo presión para tratar de reducir la presencia china (ejercida de la empresa Hutchinson Ports Holding) en los puertos de Balboa y Cristóbal, a ambos lados del canal de Panamá⁶⁶, o sobre el gobierno de Perú, a modo de advertencia para la región y para el mundo en general, ante el temor de que pierda soberanía en la supervisión del puerto de Chancay, operada por Cosco Shipping Ports, y donde la inversión mayoritaria proviene de China. El mensaje es que el dinero barato chino se paga en soberanía⁶⁷.

La realidad es que Estados Unidos no puede responder por sí solo ante la creciente presencia china en los puertos de todo el mundo, particularmente en los del sur global; y una de sus posibles estrategias debería ser apoyarse en la financiación y experiencia de bancos de desarrollo⁶⁸. Sin embargo, las condiciones de los créditos chinos, sumadas a la influencia creciente de China en estas instituciones, dificultan el proceso⁶⁹.

A MODO DE CONCLUSIÓN

El ascenso de China como potencia marítima es extraordinario; está construyendo la industria marítima más poderosa del mundo; domina la construcción de buques mercantes, empresas chinas tienen intereses, gestionan y operan en más de 100 puertos en el mundo, tiene una ventaja con EE. UU. de 40 a 1 en operaciones de flota comercial, y cuenta con una posición dominante en sistemas logísticos, tecnología marítima y producción de equipo⁷⁰. En este escenario, el control de los puertos se suma como elemento adicional, pero crítico, en la consolidación del poder marítimo chino.

⁶⁵ En lo relativo al hemisferio Occidental, destaca «... la reducción de la influencia externa adversaria —desde el control de instalaciones militares, puertos e infraestructuras clave hasta la compra de activos estratégicos...». Disponible en: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/12/2025-National-Security-Strategy.pdf>

⁶⁶ <https://www.bbc.com/news/articles/c1km4vj3pl0o>

⁶⁷ <https://cnnespanol.cnn.com/2026/02/11/eeuu/preocupacion-peru-facultades-puerto-chancay-china-orix>

⁶⁸ Como el Banco Mundial, Banco Europeo de Inversiones, Banco Africano de Desarrollo, Banco Interamericano de Desarrollo, etc.

⁶⁹ <https://www.csis.org/analysis/responding-chinas-growing-influence-ports-global-south>

⁷⁰ <https://www.washingtonexaminer.com/restoring-america/courage-strength-optimism/3855812/maritime-wake-up-call-competing-with-china-at-sea/>

Actualmente China cuenta con la mayor y mejor estructura portuaria del mundo, con 7 de los 10 puertos más importantes del mundo en su territorio, y tiene vínculos con más de 600 a nivel global. Además, controla, gestiona u opera terminales en 96 puertos extranjeros, de los que 36 están entre los 100 más importantes del mundo en tráfico de contenedores (otros 25 están en la propia China continental)⁷¹. Esta red de puertos permite a China optimizar su comercio marítimo a nivel global. Destaca sobre el resto de los países en su nivel de conectividad marítima, lo que le permite la máxima eficiencia comercial. No solo domina el comercio marítimo mundial, sino que es el más eficiente.

Retomando los elementos de la triada de Mahan, China domina los dos primeros, la capacidad manufacturera y la industria marítima. No cuenta con una red global de bases navales que le permita desplegar su fuerza naval por todo el mundo, pero de una forma más «amable» está tratando de crear una red de puertos (bajo cierto control de empresas chinas) de potencial uso dual, que además de uso comercial, le permitan también su empleo a nivel militar, apoyando y sosteniendo sus despliegues navales.

La vulnerabilidad china se centra en el tercer elemento, la fuerza naval que le permita el control del mar y de las rutas comerciales. EE. UU. sigue siendo el hegemon con su poderosa US Navy, aunque la riqueza que China genera con el comercio marítimo le está permitiendo construir una marina de guerra que en menos de dos décadas podría plantar cara a la US Navy. China ambiciona no depender de terceros para asegurar la libertad de navegación y la seguridad de sus rutas comerciales de interés. Mahan en estado puro.

En cuanto a las áreas de interés prioritario para China, son el Índico (ruta comercial con Europa, y ruta energética con el Pérsico) y el sur global (gran proveedor de materias primas y energía), ambas críticas para los intereses comerciales y estratégicos chinos.

China argumenta su expansión portuaria con un discurso de esperanza geoeconómica, que materializa en el renacimiento de la Ruta de la Seda (en particular en su dimensión marítima), y busca convencer a terceros países a que confíen sus puertos a China y así favorecer su desarrollo económico. En oposición, Estados Unidos, en un discurso hegemónico, alerta de riesgos geopolíticos derivados del auge de China, que presenta

⁷¹ KARDON y LEUTERT. *Op. cit.*

como una amenaza para su seguridad nacional y el orden democrático y libre occidental. Argumenta que los puertos extranjeros bajo inversión china serán lugares donde las fuerzas navales chinas podrán desplegarse en tiempos de necesidad.

El hecho innegable es que aquel país que sea la potencia portuaria dominante tiene el mayor potencial para impulsar la transición geopolítica actual y configurar el próximo orden geopolítico mundial; los puertos no dejan de ser un medio, e incluso un fin, del potencial de China para cambiar el panorama geopolítico.

Nos encontramos en la actualidad en un período de transición geopolítica hacia un orden multipolar, donde los distintos polos de poder tratan de mejorar su posición. En este marco, los puertos desempeñan un papel protagonista en la competencia geopolítica ya que facilitan la proyección de alcance económico y estratégico a través de los océanos. Construir y controlar puertos para establecer redes comerciales influye de manera determinante en la distribución geográfica del poder en el sistema internacional.

A modo de lección histórica, podemos recordar que transiciones geopolíticas anteriores han implicado intentos de controlar la masa continental euroasiática; podemos citar los de Napoleón y Hitler, basados en estrategias continentales que terminaron en fracaso.

En este caso, y siendo también Eurasia el centro de la actual transición geopolítica, la estrategia china es diferente, ya que utiliza como medios geopolíticos a los puertos y no a los pelotones. La estrategia del poder portuario tiene el potencial de ser más eficaz, ya que no se basa en una falsa dicotomía geopolítica entre el poder terrestre y el marítimo o entre los ámbitos continental y marítimo. Los puertos, como nodos de las redes económicas, tienen el potencial de actuar como puertas de enlace entre los océanos y la masa continental euroasiática.

Todas las grandes potencias marítimas de la historia construyeron su fortaleza naval sobre una base comercial y una capacidad naviera global. Estados Unidos también lo hizo en su día. Reconstruir esa base no es una opción, es una necesidad, si Washington pretende seguir siendo potencia global en el siglo XXI⁷². Maniobrar para impedir o limitar el auge marítimo chino no es suficiente; se trata de recuperar la iniciativa.

⁷² <https://www.washingtonexaminer.com/restoring-america/courage-strength-optimism/3855812/maritime-wake-up-call-competing-with-china-at-sea/>

La reflexión final nos lleva a considerar que si China consigue desarrollar una fuerza naval que pueda disputar a EE. UU. el control de los mares y las rutas marítimas, en particular en el Indopacífico, se convertiría en el hegemon marítimo regional, con probable vocación global, pudiendo llegar a convertirse en la primera gran potencia híbrida «continental-marítima» de la era moderna. Para esta empresa, contar con una red global de puertos, que además de uso comercial puedan tener uso militar (actuar como bases navales), es condición imprescindible. Por el contrario, para EE. UU. evitar esa red de puertos bajo influencia china, es condición necesaria (posiblemente no suficiente) para evitar el ascenso de China a hegemon marítimo global.

La realidad es que Occidente (actualmente Estados Unidos, pero en el pasado ingleses, holandeses, españoles y portugueses), que ha controlado los mares durante los últimos 500 años, garantizando la libertad de navegación y la seguridad de las rutas, puede ser desplazado por un nuevo emperador de los mares, un rey Neptuno de la dinastía del Partido Comunista Chino.

*Abel Romero Junquera**
Capitán de Navío (res.)
Analista IEEE