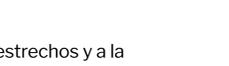




El petrolero 'Arabella' en el elevador de buques del astillero Volkswerft, 06 de septiembre de 2024. GETTY



El poder de los astilleros

Debido al aumento de las tensiones geopolíticas en los mares y estrechos y a la inseguridad en las rutas comerciales marítimas, que acogen más del 85% del comercio mundial, la recuperación del poder naval y de la industria naviera se ha convertido en una de las asignaturas pendientes de EEUU.

LUIS ESTEBAN G. MANRIQUE | 24 de octubre de 2024

El 24 de julio, el comando aeroespacial del Pacífico norte del Pentágono detectó dos cazas, uno ruso y otro chino, intentando penetrar en la zona de identificación aérea de las islas Aleutianas, un archipiélago de tres centenares de islas volcánicas que se extiende entre Alaska y la península rusa de Kamchatka.

En junio de 1942, fuerzas anfibia estadounidenses recuperaron dos de ellas, Kiska y Attu, que habían ocupado durante unos meses el ejército imperial nipón, en la que ha sido hasta hoy la última batalla librada en su territorio por Estados Unidos, que las utilizó para bombardear Hokkaido y Honshu, las islas más grandes y pobladas de Japón. Los vientos de guerra han vuelto a soplar fuerte en la zona, con los misiles balísticos norcoreanos sobrevolando periódicamente el mar de Japón.

A las tensiones geopolíticas que ha creado la relación entre Vladimir Putin y Kim Yong Un, se suman las que genera la creciente potencia naval de China en una región –el Indo-Pacífico– en la que entre 1945 y el fin de la guerra fría reinó indiscutida la *Pax Americana* que imponía la US Navy.

En los últimos meses, China ha normalizado las maniobras navales y aéreas a gran escala en torno a Taiwán, en lo que el almirante taiwanés Tang Hua llama “la estrategia de la anaconda” para demostrar su capacidad para bloquear y aislar a la isla rebelde. En 2019, China realizó 20 incursiones aeronavales en el estrecho de Taiwán. Desde enero ya van casi 2.500, 193 de ellas solo en agosto.

Los cinco cerrojos

En 1904, el almirante John Fisher de la Royal Navy escribió que existían cinco cerrojos en los mares del mundo: Singapur, el Cabo de Buena Esperanza, Alejandría, Gibraltar y Dover y que todas sus llaves estaban en manos de Londres. No se equivocaba. Cuando en 1956 perdió las del canal de Suez, perdió también lo que quedaba de su antiguo imperio. Pero los *chokepoints* siguen ahí.

Estrechos marinos que van desde el de Oresund en el Báltico y el Bósforo en el Mediterráneo al de Bab-el-Manded en el mar Rojo y el de Malaca entre el Índico y el Pacífico, están sintiendo en algún grado las tensiones geopolíticas de la nueva guerra fría entre Washington y sus aliados europeos y asiáticos y el emergente eje Pekín-Moscú, que está atrayendo cada vez más a su órbita a Teherán y Pyongyang.

Según escribe Philip Zelikow en la *Texas National Security Review*, Rusia, China, Irán y Corea del Norte vienen colaborando durante más tiempo y en más campos –defensa, tecnología nuclear, energía...– que Berlín, Roma y Tokio durante los años treinta del siglo pasado. Con ayuda rusa, advierte, China quiere dominar la propulsión nuclear ultrasilenciosa de sus submarinos de clase Zhou.

De Shanghai a Chancay

El 85% del comercio mundial –materias primas, mercancías, equipos militares...– se transportan por mar; la gran mayoría en cargueros comerciales, portacontenedores y superpetroleros. Estos últimos meses se han mostrado las vulnerabilidades de algunas rutas comerciales a ataques de drones o misiles como los iraníes que en manos de los hutíes dominan largas extensiones de costa sobre el golfo de Adén y el mar Rojo.

En un solo día del verano, la US Navy disparó tantos misiles Tomahawk en la zona como los que compró en todo 2023. Entre el 1 de enero y el 7 de agosto, Rusia y China realizaron cinco ejercicios militares conjuntos desde el Ártico al golfo de Omán, frente a solo dos en 2020, según el CSIS.

En las maniobras *Oceans 2024* de la Flota del Norte rusa, que alberga en Murmansk a sus submarinos nucleares, participaron 400 barcos y submarinos. En junio, China advirtió que su Guardia Costera –bajo mando militar desde 2018 y hoy la mayor del mundo con 150 barcos de más de 1.000 toneladas– intervendrá cualquier barco que se adentre en aguas “bajo su jurisdicción” y sus tripulaciones detenidas y juzgadas bajo las leyes chinas. EEUU, Japón, Taiwán y Filipinas han replicado a Pekín que no acatarán reglas “arbitrarias e ilegales”.

Las arterias del dragón

Navieras chinas como Cosco financian, construyen y gestionan uno o más puertos en 96 países, 36 de ellos entre los 100 mayores por gestión de contenedores. La china ZPMC suministra el 70% de las grúas hoy en funcionamiento en terminales portuarias de todo el mundo, donde se ha hecho ubicuo el software chino Logink, una plataforma que agrega datos logísticos de embarques de carga.

China los distribuye gratuitamente, entre otras cosas porque le permite acceder a información sensible sobre todo tipo de cargamentos, información comercial y las vulnerabilidades de cadenas de suministro globales. El dragón es hoy el mayor importador mundial de gas (40% de su consumo), petróleo (70%), soja (85%), bauxita (70%) y productor del 35% de las manufacturas, más que EEUU, Japón, Alemania, Reino Unido y Corea del Sur juntos.

Entre 2016 y 2023, las exportaciones chinas a países del Sur Global se cuadruplicaron, hasta los 800.000 millones de dólares, más de lo que vende a EEUU y la UE juntos. La mitad de los teléfonos móviles que compran los africanos los fabrica la china Transsion –Tecnó, Infinix, Itel...– por menos de 100 dólares.

En noviembre, durante la cumbre de la APEC en Lima, Xi Jinping inaugurará un megapuerto construido por Cosco en Chancay, a unos 70 kilómetros al norte de la capital peruana. Evan Ellis, profesor del US Army War College, comentó a *The Telegraph* que, siguiendo el guion de otros proyectos de la iniciativa de la Franja y la Ruta, Chancay podría convertirse en una base naval civil-militar que permitiría a Pekín apoyar operaciones contra la costa oeste de EEUU.

El imperio contraataca

En *The influence of sea power upon history* (1890), Alfred Mahan recordó que una gran marina mercante es imprescindible para cualquier potencia naval. De hecho, el himno del cuerpo de *Marines* menciona la intervención de la US Navy en la primera guerra berberisca (1801–1805) en defensa de la libertad de navegación y en contra de los piratas que la violaban desde Orán y Argel.

La densa red de bases navales de su Armada que sostiene el comercio marítimo global es un activo estratégico clave de Washington, que desde la invasión rusa de Ucrania ha seguido sumando aliados. Uno de ellos Finlandia, que 900.000 de sus 5,5 millones de habitantes tienen algún tipo de formación o entrenamiento militares y uno de los pocos países de la UE que mantiene el servicio militar obligatorio. Helsinki ha comprado 64 F-35 de quinta generación y el sistema antimisiles David's Sling israelí.

Piratas y corsarios

Según comenta Guy Platten, secretario general de la International Chamber of Shipping, al *Financial Times*, desde 1945 no se cernían tantas amenazas sobre comercio marítimo. Desde que estalló la última guerra de Gaza, el tráfico naval por el canal de Suez –que atravesaba el 30% de comercio mundial de contenedores– ha caído por la mitad y en términos de tonelaje, aún más, dice.

Buena parte de los barcos que atravesaban antes el mar Rojo, ahora se desvían hacia el Cabo de Buena Esperanza, un trayecto que alarga entre nueve y 14 días el trayecto entre Shanghái y Róterdam o Génova.

Las sanciones contra Rusia, por su parte, han creado un nuevo agujero negro en los mares, cada vez más infestados por las llamadas *flotas fantasma* –rusas, iraníes, venezolanas, norcoreanas...– que navegan sin seguro y apagando sus transpondedores RAT para evitar su geolocalización.

Según la Kyiv School of Economics, Rusia transporta hoy casi el 90% de su petróleo, unos 75 millones de barriles al mes, en millar y medio de antiguos tanqueros en cuya compra y reforma ha invertido 10.000 millones de dólares. Las condiciones en las que navegan, los convierte en bombas de relojería flotantes.

Solo un 7% de los océanos goza de algún tipo de protección formal. Según Outlaw Ocean Project, el 80% del pescado y marisco que consume EEUU es importado, la mayor parte de oscuros conglomerados que actúan de intermediarios entre el mercado legal y el ilegal. La flota pesquera china, denuncia, arrasa con poblaciones de orcas, tiburones, delfines, tortugas y otras especies protegidas.

Según Environmental Justice Foundation, en África occidental los *supertrawlers* chinos pescan unos 2,35 millones de toneladas de pescado al año por valor de 5.000 millones de dólares, con devastadores efectos para los pescadores artesanales de Senegal o Costa de Marfil. Un tercio de los incidentes de pesca ilegal registrados entre 2000 y 2020 estaban vinculadas a barcos y compañías chinas.

Ante las protestas del sector pesquero peruano, el gobierno de Lima tuvo que restituir la obligación a barcos extranjeros del uso de transpondedores y GPS. En los lechos marinos acecha otra amenaza: la eventual sabotaje de los 600 cables submarinos de fibra óptica con una longitud de 1,4 millones de kilómetros que cruzan los océanos y mares mundiales llevando el 95% del tráfico digital global y 10 billones de dólares diarios en transacciones financieras.

El frente industrial

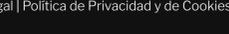
En los astilleros se juega el flanco industrial de la nueva guerra fría. En 1975, la industria naval de EEUU era todavía la número 1. Hoy está en el puesto 19 de la lista de armadores con menos del 1% de la producción naviera mundial.

Según Business Insider, la capacidad productiva de los astilleros chinos es hoy 232 veces mayor que la de los estadounidenses. En 2022, China fabricó casi la mitad de los barcos del mundo, frente al 0,13% de EEUU. La China State Shipbuilding Corporation (CSSC), construye casi el 20% de los barcos de carga y China en su conjunto casi la mitad de que hoy navegan, frente al 12% en 2004.

En 2002 Pekín redujo al mínimo (5%) la inversión extranjera en el sector. El Estado asume, a través del China Exim y del Bank of China, entre el 13%-20% de los costes de construcción de un carguero de China, entre 2010 y 2018, concedieron al sector 127.000 millones de dólares en créditos blandos.

Según la consultora Drewry, debido a los subsidios, un mercante chino cuesta en promedio unos 247 millones de dólares, frente a los 265 de uno japonés o surcoreano. El proyecto *Made in China 2025* estableció que la construcción naval fuera uno de sus 10 sectores estratégicos prioritarios, al lado de los semiconductores, las energías renovables y los vehículos eléctricos.

En el *New York Times*, Rahm Emanuel, embajador de Washington en Tokio, recuerda que EEUU solo tiene cuatro astilleros estatales y siete en total, frente a los más de 20 de China. Incluso Adam Smith creía que la industria naviera era una de las pocas que merecían apoyo estatal para que no estuviera a merced de las fuerzas del mercado.



Luis Esteban G. Manrique es periodista. Analista internacional.

📄 Otros artículos de Luis Esteban G. Manrique