

{ OPINIÓN }

Acero y poder nacional: geopolítica de los astilleros

JUAN PABLO TORO

¿CUÁNTO PESA UN PAÍS en el mundo? Esta interrogante se remonta a principios del siglo XX cuando las potencias europeas se embarcaron en una frenética carrera para construir inmensos acorazados clase Dreadnought. Entonces, el poder de las naciones se medía por el tonelaje específico que sumaban sus buques de guerra. Lo que suponía, por lo mismo, tener la capacidad de construirlos.



Luego, las armas nucleares desplazaron a los buques como medida de poderío, a pesar de que no han sido utilizadas de forma ofensiva desde los ataques contra Hiroshima y Nagasaki en 1945. Si bien su empleo nunca debe descartarse —como nos recuerda el Presidente ruso, Vladimir Putin, a diario—, el desincentivo para lanzarlas radica en que la represalia esperada por el agresor lo puede borrar del mapa. Es decir, existen, pero no cuentan, hasta que alguien presione el botón.

Entonces, saltamos al siglo XXI, en el cual los océanos y sus orillas vuelven a ser el espacio donde las potencias están librando las grandes competencias por la preponderancia militar y dominio económico, desde el Ártico hasta el Pacífico. Una ecuación que incluye buques, navieras e instalaciones portuarias.

Tomemos el caso de China, que el año pasado construyó la mitad de todos los mercantes del mundo con 33 millones de



CHINA construyó en 2023 la mitad de todos los mercantes del mundo. En la foto, un cargero deja el puerto chino de Haikou.

toneladas brutas, según cifras de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, y también cuenta con el mayor número de buques de guerra, un poco más de 1.000 entre la Armada y la Guardia Costera. Una acertada expresión de relación simbiótica entre comercio y poder militar.

ESTADOS UNIDOS, en cambio, recién entra en el lugar 14 de la construcción de cargueros, pero su marina de guerra suma 3,6 millones de toneladas, casi el doble de las flotas chinas combinadas, de acuerdo con The Military Balance del International Institute for Strategic Studies. Es decir, está rezagado en el aspecto comercial, pero en el naval detenta embarcaciones más grandes y poderosas.

Ahora bien, cuando entramos en el campo de las navie-

ras, los europeos aparecen especialmente fuertes con Mediterranean Shipping Company (Italia), Maersk (Dinamarca), CMA CGM (Francia) y Hapag-Lloyd (Alemania), solo siendo desafiadas por Cosco, de China. **DE LOS 20 MAYORES PUERTOS** del mundo en movimiento de carga, 15 de ellos se ubican en Asia, la mayoría en China, aunque se asoman también Los Angeles, en Estados Unidos; Rotterdam, en los Países Bajos, y Amberes, en Bélgica. India no tiene ninguno, lo que demuestra que aún no se decide abrir su economía totalmente al mundo.

A pesar de ser históricamente una potencia terrestre, puede afirmarse que China también está en camino a convertirse en una marítima por su capacidad de construcción de cargueros, la expansión de su flota de gue-

rra, la posesión de una naviera importante y el control de puertos que son fundamentales para la economía global. Un cambio copernicano para la orientación de este país.

Mientras Estados Unidos, que sigue siendo la mayor potencia naval por sus capacidades alojadas en 11 portaaviones, submarinos de ataque nuclear y destructores Aegis, está perdiendo a ritmo acelerado las condiciones para ser considerado una potencia marítima. Y si bien sus socios europeos aportan en la construcción de mercantes (Italia, Alemania, Francia y Finlandia), al parecer, están más conformes con administrar los movimientos de carga.

Todo lo anterior, lleva a resaltar la importancia central que tienen hoy los astilleros para construir las flotas comerciales y militares que permiten a los países conectarse de forma ventajosa con el mundo, así como la necesidad de contar con sectores navieros y portuarios competitivos. Finalmente, es el acero flotante lo que determina el peso de una nación en tiempos de paz y guerra dentro de una economía globalizada.

EN ESTE SENTIDO, contar con las capacidades para construir embarcaciones propias es un activo estratégico y debe hacerse todo lo posible por desarrollarlas, asimismo merecen respaldo las navieras y los puertos. En especial, cuando se vive en una nación —como Chile— que debe ser marítima, pero que aún no se decide a liberar todo su potencial para serlo.

Juan Pablo Toro es director ejecutivo de AthenaLab