



Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), septiembre-octubre 2026,
Volumen 10, Número 5.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i5

LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESTADOS UNIDOS FRENTE A LOS DESAFÍOS GEOPOLÍTICOS DEL SIGLO XXI

**THE UNITED STATES MARITIME STRATEGY IN
THE FACE OF TWENTY-FIRST-CENTURY
GEOPOLITICAL CHALLENGES**

Jaime Roberto Dávalos Suárez
Academia de Guerra Naval, Ecuador

La Estrategia Marítima de Estados Unidos frente a los Desafíos Geopolíticos del Siglo XXI

Jaime Roberto Dávalos Suárez¹

jrdavalos60@gmail.com

<https://orcid.org/009-0003-0356-4936>

Academia de Guerra Naval

Guayaquil, Ecuador

RESUMEN

Este ensayo argumentativo analiza la situación actual del poder marítimo de los Estados Unidos ante el surgimiento tecnológico e industrial de China y la inminente apertura de la Ruta Marítima del Norte por parte de Rusia. A través de una investigación de carácter teórico, se examina la tesis de que la estrategia impulsada por la segunda administración de Donald Trump y plasmada en el Plan de Acción Marítima (MAP) de 2026 representa una respuesta contundente para recuperar la competitividad y la seguridad nacional mediante la reactivación de su base industrial marítima. Se discuten los pilares del MAP, sobre todo la modernización de astilleros navales mediante la cooperación internacional como el "Modelo Finlandia"; el establecimiento de tarifas portuarias y terrestres a buques de construcción extranjera; y, la implementación de mecanismos de reserva de carga. Asimismo, se evalúan los principales obstáculos para su viabilidad, tales como los elevados costos de producción de buques nacionales frente a los extranjeros, el colapso histórico de la proporción entre la marina mercante y la flota naval de los EE. UU. comparada con China, y la oposición gremial e internacional ante medidas proteccionistas. Se concluye que, a pesar de los desafíos financieros y geopolíticos, la intervención estatal masiva y el marco legislativo de apoyo bipartidista (como las leyes SHIPS y de Construcción de Barcos en América) se justifican plenamente para mitigar la extrema vulnerabilidad de la seguridad nacional estadounidense ante su dependencia marítima externa.

Palabras clave: poder marítimo; plan de acción marítima; astilleros; seguridad nacional; marina mercante

¹ Autor principal.

Correspondencia: jrdavalos@gmail.com

The United States Maritime Strategy in the Face of Twenty-First-Century Geopolitical Challenges

ABSTRACT

This argumentative essay analyzes the current situation of United States maritime power in the face of China's technological and industrial emergence and the imminent opening of the Northern Sea Route by Russia. Through a theoretical research approach, it examines the thesis that the strategy driven by the second administration of Donald Trump and reflected in the 2026 Maritime Action Plan (MAP) represents a forceful response to recover competitiveness and national security by reactivating its maritime industrial base. The pillars of the MAP are discussed, especially the modernization of naval shipyards through international cooperation such as the "Finland Model"; the establishment of port and land tariffs on foreign-built vessels; and the implementation of cargo reservation mechanisms. Likewise, the main obstacles to its viability are evaluated, such as the high production costs of domestic vessels compared to foreign ones, the historical collapse of the ratio between the U.S. merchant marine and navy compared to China, and labor union and international opposition to protectionist measures. It is concluded that, despite financial and geopolitical challenges, massive state intervention and the legislative framework of bipartisan support (such as the SHIPS and Build Ships in America acts) are fully justified to mitigate the extreme vulnerability of U.S. national security in the face of its external maritime dependence.

Keywords: maritime power; maritime action plan; shipyards; national security, merchant marine

Artículo recibido 20 agosto 2026

Aceptado para publicación: 20 setiembre 2026



INTRODUCCIÓN

El poder marítimo de los Estados Unidos a lo largo de la historia ha sido determinante no solo como instrumento de su seguridad nacional, sino también como herramienta fundamental para su desarrollo como potencia mundial. Durante su consolidación como Estado, dicho poder le sirvió al país para poder enlazar sus costas bioceánicas a través del mar, pero rápidamente sus necesidades de exportación de productos elaborados y la importación de materias primas, fueron creciendo y volvieron necesario, contar con un poder naval capaz de proteger sus líneas de comunicaciones marítimas a nivel global.

Tal como lo concibiera Mahan hace 136 años, para que Estados Unidos llegue a convertirse en potencia mundial, era necesario que su país estuviese en capacidad de controlar los océanos mucho más allá de sus costas (Mahan, 1890), porque es a través de sus aguas donde se desarrolla la mayor parte del comercio internacional, razones que exigieron a lo largo del tiempo a sus gobernantes, que fueran desarrollando de manera consistente sus fuerzas navales y las bases estratégicas en el litoral de otros países, desde donde puedan operar y obtener el apoyo logístico necesario.

Consistente con esa teoría, desde el fin de la Segunda Guerra Mundial Estados Unidos alcanzó una notable hegemonía marítima a nivel global, la cual está siendo desafiada en la actualidad debido a la capacidad industrial desarrollada por China y la inminente apertura de nuevas rutas marítimas alrededor del casquete polar, donde Rusia dispone de una superioridad militar indiscutible. China es el país con el mayor número de astilleros y botaduras de buques a nivel mundial y su alianza con Rusia le permite ejercer presencia anticipada en las costas del Ártico, por lo que las nuevas líneas de comunicaciones marítimas del norte pasarán al control de ambos países, si es que la Casa Blanca no toma medidas urgentes para contener este avance.

¿Cuál es el impacto de los cambios implementados por Donald Trump en la estrategia marítima de Estados Unidos para contrarrestar los desafíos de seguridad nacional planteados por China y Rusia?

La tesis que se defiende es que la política impulsada por la segunda administración de Donald Trump constituye una estrategia integral para restablecer la supremacía marítima estadounidense y garantizar la proyección global del país, ya que está orientada a recuperar la capacidad industrial de sus astilleros, fortalecer el poder naval frente a los desafíos planteados por China y Rusia e implementar eficientes medidas de reserva de carga, como pilares de la seguridad nacional.



Desarrollo

El renacimiento de la industria naval en los astilleros de Estados Unidos

Según Mahan, el poder marítimo es la capacidad de una nación para usar el mar en beneficio propio y para impedir que otros lo usen en su contra (Mahan, 1890); este concepto ha sido modernizado por la propia Armada de los Estados Unidos, quien junto a la Infantería de Marina y la Guardia Costera, a partir del año 2020 implementaron la nueva estrategia conocida como Advantage at Sea, cuyo propósito final es “abordar la amenaza para el entorno marítimo que representan China y Rusia” (Naval War College Foundation, 2020, p. 1).

En esta nueva estrategia, el poder marítimo se concibe de una manera más amplia y define a sus cuatro componentes fundamentales: el poder naval representado por la capacidad militar; el poder económico constituido por la marina mercante, los puertos, los astilleros y demás intereses marítimos; el poder diplomático de las alianzas marítimas; y, la conciencia del domino marítimo² para obtener la comprensión efectiva de todo lo que pueda afectar a la protección, la seguridad, la economía o el medio ambiente marino (Internacional, 2026).

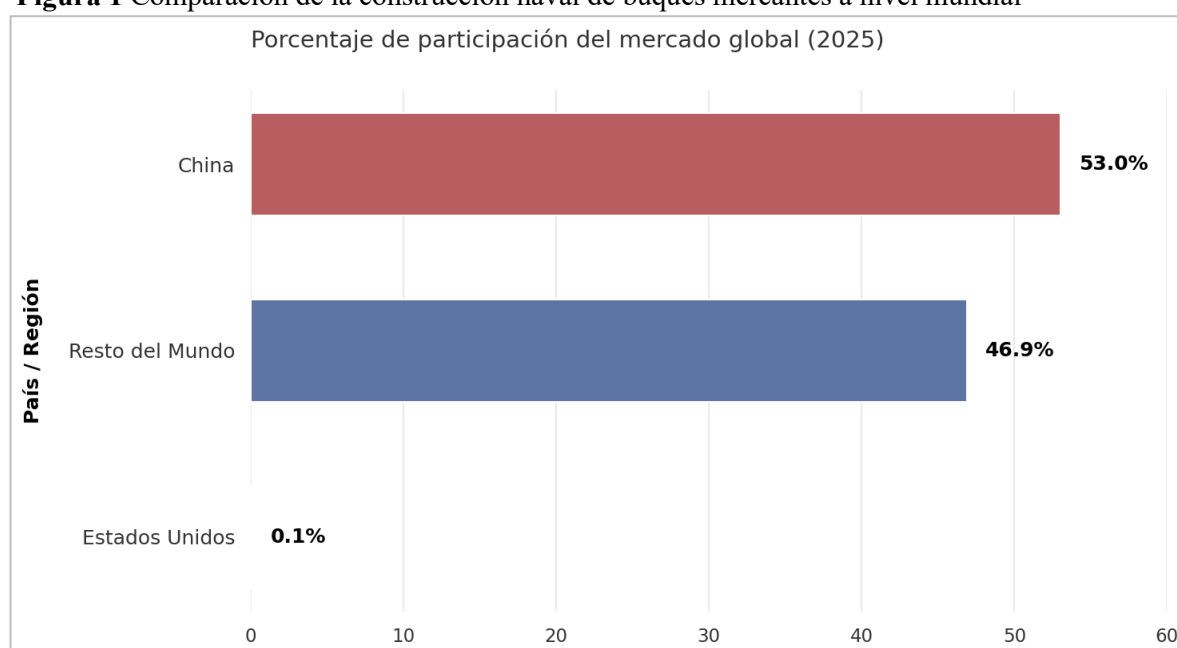
Dentro de este contexto se puede afirmar que, cualquier estrategia marítima es letra muerta si carece de los medios suficientes y necesarios para implementarla; en una nación con visión marítima, dichos medios representados principalmente por los barcos de la marina mercante y los contenedores que transportan la carga, así como por los buques y submarinos de la fuerza naval que los defienden, deben ser construidos en sus propios astilleros y con el respaldo de una robusta base industrial soportada por el Estado.

En ese sentido, desde hace varios años, el potencial marítimo de los Estados Unidos ha venido decayendo frente a sus competidores naturales, al dedicar su esfuerzo principal a la construcción de portaviones y demás buques de combate, lo que ha ocasionado que la mayor parte de su producción industrial se concentre en los temas de defensa, disminuyendo cada vez más, la capacidad para la construcción de barcos destinados a robustecer su marina mercante.

² El concepto de Conciencia del Dominio Marítimo (Maritime Domain Awareness, MDA) fue desarrollado en los Estados Unidos luego de los ataques del 11 de septiembre de 2001. Posteriormente, fue difundido a nivel mundial, logrando el reconocimiento de la Organización Marítima Internacional que le otorgó una definición institucional (Genson, 2022).

Esta distorsión, provocó que en las últimas décadas, naciones emergentes como Corea del Sur, Singapur y China, se apoderen alternativamente del mercado; tanto es así que, de acuerdo con la Oficina de Inteligencia Naval (Center for Strategic and International Studies, 2025) y tal como se puede apreciar en la figura 1, la capacidad de los astilleros de Pekín supera en 230 veces a la estadounidense, lo que se traduce en un monopolio comercial donde China controla el 53% del mercado global, frente a un marginal 0.1% de Estados Unidos.

Figura 1 Comparación de la construcción naval de buques mercantes a nivel mundial



Nota. Elaboración propia a partir de los datos de la Oficina de Inteligencia Naval (CSIS, 2025). China lidera ampliamente el mercado de la construcción naval comercial a nivel mundial y el diagrama permite resaltar la abismal diferencia frente a Estados Unidos.

El problema se agrava cuando se analiza a fondo las razones de esa falta de competitividad, entre las que se destaca la escasez de mano de obra calificada para la construcción naval, pues basta con mencionar los severos retrasos que sufren los programas de botaduras de los nuevos buques y submarinos para la Armada, así como también los planes de mantenimiento y reparaciones, lo cual afecta notablemente al alistamiento de la flota. Estos graves inconvenientes que suceden en tiempos de paz, permiten concluir que, en el hipotético caso de un conflicto de alta intensidad, los astilleros navales serían incapaces de absorber y reponer los buques y submarinos averiados o destruidos, dejando a la nación americana en una situación de extrema vulnerabilidad frente a sus adversarios asiáticos.

Ante esta situación, la segunda administración Trump se ha esforzado por contener el ímpetu marítimo de China y el 9 de abril de 2025, firmó la Orden Ejecutiva "Restoring America's Maritime Dominance" disponiendo la elaboración del Plan de Acción Marítima, (MAP por sus siglas en inglés), para reactivar la industria naval estadounidense y fortalecer la seguridad nacional (Knight, 2026).

En efecto, en febrero de 2026 se publicó dicho plan, el cual constituye una hoja de ruta para restaurar la supremacía marítima norteamericana mediante la revitalización de los astilleros, la expansión de la flota con bandera estadounidense y el aseguramiento de las capacidades logísticas consideradas estratégicas (Mas Container, 2026).

Dentro de las bases que constituyen el primer pilar del MAP 2026, se encuentra la modernización de los astilleros navales para mejorar los diques secos y la implementación de nuevas tecnologías, para hacer más eficientes las relaciones con los puertos, así como también, el fortalecimiento de la construcción naval para crear una base industrial resiliente y con respuesta ante picos de demanda tanto de buques de guerra como de barcos mercantes. En cuanto al financiamiento e incentivos, el Plan prevé la utilización de fondos para la producción de capital, autorizaciones y prebendas para los grandes y pequeños astilleros (Knight, 2026).

El plan admite que una de las debilidades de la industria de la construcción naval es la escasez de mano de obra calificada; por lo tanto, sus lineamientos generales incluyen la ampliación de programas de capacitación para el personal que labora en los astilleros.

En conclusión, la estrategia impulsada por la segunda administración de Donald Trump y plasmada en el MAP 2026, constituye una respuesta contundente para recuperar la competitividad estadounidense y garantizar la proyección global del poder marítimo del país. Así lo evidencian los cuatro pilares sobre los cuales se asienta el plan: reconstrucción de las capacidades de construcción naval, reforma de la educación y formación de la fuerza laboral; protección de la base industrial marítima; y, apoyo a la seguridad nacional y resiliencia industrial (Knight, 2026).

El fortalecimiento del poder naval para enfrentar con éxito los desafíos planteados por Rusia y China

El Servicio Naval conformado por la Armada, la Infantería de Marina y los Guardacostas en su estrategia Advantage at Sea: A Tri-Service Strategic Maritime Vision, sostiene que para enfrentar con



éxito la guerra híbrida planteada por Rusia y China, los Estados Unidos necesitan desarrollar adecuadamente sus fuerzas, observando tres requisitos operacionales: plataformas navales tradicionales complementadas por sistemas no tripulados, fortalecimiento del control del mar y “generación de capacidades logísticas resilientes para sostener fuerzas bajo ataque continuo”. (Naval War College Foundation, 2020, p.3).

Consecuente con lo anterior, el MAP 2026, refleja claramente la política con respecto a la construcción de nuevos buques rompehielos y submarinos nucleares con capacidad para operar en el océano Ártico, elementos sin los cuales es imposible disputar el control de las nuevas líneas de comunicaciones marítimas que están por abrirse conforme avanza el deshielo del casquete polar.

Tanto es así, que unos meses después de publicado el plan, se emitió un Memorándum Presidencial de Seguridad Nacional, en el que el presidente Donald Trump ordenó una revisión integral de la política de construcción naval estadounidense, para que los astilleros navales de otros países construyan buques para los Estados Unidos bajo el "Modelo Finlandia". Dicho memorándum, también dispone la creación de un quinto astillero naval estatal, “el primero en más de 80 años, y exige el reemplazo de los sistemas electromagnéticos en el USS Doris Miller (CVN-81) con alternativas de vapor e hidráulicas” (Data Portuaria, 2026).

El modelo Finlandia se refiere al acuerdo comercial firmado en octubre de 2025 entre la compañía Bollinger Shipyards de Estados Unidos y la Rauma Marine Constructions de Finlandia, con el objeto de construir dos buques rompehielos para la Guardia Costera, posterior a lo cual la producción de dichas naves se deberá trasladar a Luisiana. De la misma manera, la empresa canadiense Davie está construyendo los dos primeros cútteres³ en Helsinki Shipyard y al igual que la finlandesa, deberá trasladar la posterior producción a sus nuevas instalaciones en Texas (Data Portuaria, 2026).

Este acuerdo entre ambos países rompe la regla que prohibía a la Armada de los Estados Unidos construir sus buques y submarinos en astilleros de otros países (Data Portuaria, 2026), para lo cual la Casa Blanca previamente reconoció los sobre costos, limitaciones de capacidad y la falta de

³ Un cutter es un buque patrullero mediano, rápido y de alta autonomía, con más de 65 pies de eslora. Su tamaño es intermedio entre una lancha guardacostas y una fragata.

competitividad de sus astilleros, señalándolos como responsables de los retrasos de seis programas importantes de construcción naval para la Armada.

Este nuevo impulso de la administración Trump obedece a que, debido al cambio climático, en el océano Ártico se está desarrollando una nueva vía de navegación que revolucionará el transporte naviero entre Asia y Europa, la cual es conocida como la Ruta de la Seda Polar. A pesar de que, en dicha línea de comunicación marítima, así como en la Ruta del Norte y el Paso del Noroeste, Rusia y Estados Unidos gozan de una posición privilegiada, pues comparten el control sobre el estrecho de Bering, existe una diferencia abismalmente favorable a Moscú, en cuanto al poder relativo de combate.

Como muestra basta con mencionar que la única presencia de la bandera estadounidense alrededor del polo norte está representada por las bases ubicadas en Groenlandia, Alaska y Canadá (Olmo, 2025) y que actualmente, Estados Unidos solo cuenta con tres antiguos buques rompehielos pertenecientes a la Guardia Costera, los cuales según el presidente serán reemplazados por 4 unidades nuevas construidas por los expertos finlandeses. Además de este proyecto, en los astilleros americanos se construirán otros siete buques denominados "patrullas de seguridad ártica", utilizando diseños y tecnología de ese país (Murray, 2026), quien lidera la industria naval de buques polares a nivel mundial.

Las medidas adoptadas en el MAP 2026 para reducir la brecha frente al poderío de Rusia en el océano Ártico, fortalecen su estrategia de seguridad nacional, puesto que permiten al país disputar el control de las nuevas rutas marítimas y mantener vigilancia cercana de las actividades hostiles que pudieran afectar el territorio estadounidense.

Mecanismos de reserva de carga aplicados para restaurar la capacidad marítima del país

De acuerdo con el MAP 2026, todos los buques mercantes construidos en el extranjero y que ingresen a puertos de Estados Unidos, deberán pagar una tarifa por uso de la infraestructura, la cual se calculará sobre el peso de la carga que arriba en dichas naves y cuya recaudación será destinada al Maritime Security Trust Fund, un fideicomiso creado para financiar los programas de reconstrucción de la capacidad marítima e industrial del país (Mas Container, 2026). Evidentemente que una medida de esta naturaleza va a sacudir al mercado naviero mundial, ya que prácticamente toda la flota de portacontenedores de sus socios comerciales ha sido construida en los astilleros de Asia.



El plan original que fue presentado en febrero de 2025 por la Oficina del Representante de Comercio de Estados Unidos proponía imponer recargos de entre US \$500.000 y US \$1,5 millones por cada recalada a buques construidos en China. Además de las tarifas portuarias, se ha considerado la posibilidad de imponer “nuevos aranceles sobre grúas STS⁴ y otros equipos de movilización de carga fabricados con componentes de origen chino, o producidos por empresas vinculadas directa o indirectamente con capital chino” (Mundo Marítimo, 2025).

Según un documental difundido por Aerofan, la intención inicial de Trump era que todos los barcos construidos en China o de armadores chinos, paguen una tasa de 50 dólares por cada tonelada neta o de registro, al entrar a puertos americanos.

En definitiva, el transporte marítimo que ingrese a Estados Unidos será 10 veces más caro, si se utilizan buques construidos en China; mientras que, aquellos barcos chinos que lleguen vacíos y se carguen con exportaciones locales, serán exonerados de este pago, al igual que las navieras que manden a construir sus buques en los astilleros estadounidenses (Dávalos, 2025, p. 132).

Dicha medida fue modificada posteriormente debido al encarecimiento de las importaciones de productos agrícolas, con graves consecuencias para puertos estadounidenses como Los Ángeles, Nueva York y Oakland; y, al plazo que los mandatarios de ambos países decidieron otorgarse mutuamente para zanjar las diferencias mediante otras medidas⁵ (Wikborg/Rein, 2026). Sin embargo de este acuerdo, Estados Unidos publicó en febrero de 2026, el Plan de Acción Marítima, imponiendo una nueva tarifa a todos los buques construidos en el extranjero, incluyendo evidentemente a los de China.

Según Greg Miller en un análisis publicado por Lloyd's List, la administración Trump aplicará tarifas portuarias que van desde un centavo hasta los 25 centavos por cada kilogramo de carga importada, para todos los barcos construidos en el extranjero, ya que en palabras del presidente norteamericano: “A medida que los buques construidos en el extranjero se benefician del acceso al mercado de Estados

⁴ Una grúa STS es una grúa pórtico gigante que sirve para bajar los contenedores del buque al muelle. Usualmente tienen capacidad para descargar los buques Post-Panamax y Super Post-Panamax.

⁵ El plazo acordado entre los presidentes de Estados Unidos y China tiene una duración de 12 meses y finaliza en noviembre de 2026.

Unidos, esta política garantiza que contribuyan a la revitalización a largo plazo de las capacidades marítimas de Estados Unidos” (Miller, 2026).

De forma adicional al nuevo tarifario, el MAP 2026 contempla la implementación de mecanismos de reserva de carga, exigiendo a los importadores que de manera progresiva utilicen las preferencias marítimas aplicadas a las importaciones de Estados Unidos que se transporten en buques construidos en el país o de bandera estadounidense, al mismo tiempo que se fortalece la industria naval de la construcción de barcos mercantes. “Esta propuesta representaría un cambio significativo hacia las medidas de política industrial en el transporte marítimo, vinculando los flujos comerciales directamente con el desarrollo de la flota nacional” (Sam Simón & Touch, 2026).

Las tarifas de castigo para los países que transporten su carga en buques construidos en astilleros extranjeros y los beneficios otorgados para aquellos que lo hagan a través de barcos mercantes de bandera, contribuyen de manera importante a recuperar la competitividad y el poderío marítimo de los Estados Unidos.

Según el presidente Trump, “el arancel es la palabra más hermosa del diccionario”. A lo largo de su campaña presidencial, el mandatario prometió utilizar las tarifas como parte central de su estrategia de política exterior y fiel a la doctrina de Mahan, su administración está tratando de blindar la infraestructura portuaria nacional, mediante medidas complementarias a aquellas adoptadas para desincentivar el transporte por vía marítima que utilice barcos no construidos en sus astilleros y que fueron tratadas en el párrafo anterior.

Estados Unidos es el mayor importador y el segundo país exportador a nivel mundial, lo cual genera una de las mayores preocupaciones para el gobierno, ya que está consciente que los castigos tarifarios impuestos a sus competidores naturales, puede ocasionar que la carga sea desembarcada en puertos marítimos de los países vecinos como Vancouver o Manzanillo y luego transportada por vías terrestres hacia los centros de distribución nacionales; por lo tanto, el MAP 2026 establece una medida complementaria para cerrar la pinza aplicada sobre los puertos de ingreso de carga, que llegue en barcos con bandera extranjera o que hayan sido construidos en el exterior.



Se trata de una propuesta de estructura tarifaria mediante la aplicación de castigo a las importaciones que, por camiones o ferrocarriles arriben desde Canadá y México, para intentar evadir las tasas aplicadas en los puertos marítimos estadounidenses.

El plan propone un impuesto de mantenimiento para los puertos terrestres (HMT por sus siglas en inglés) equivalente al 0.125% del valor de la carga (Miller, 2026). El problema es que las nuevas tarifas de impuesto de mantenimiento de puertos terrestres solo igualan las condiciones con el HMT original, no con las tarifas portuarias marítimas propuestas; por lo tanto, eventualmente las navieras trasladarán las tarifas portuarias como recargos y los importadores estadounidenses seguirían teniendo un incentivo para hacer escala en Canadá o México, sobre todo si la tarifa resulta ser superior a un centavo por kilogramo (Miller, 2026).

El Plan de Acción Marítima y sus grandes obstáculos para convertirse en realidad

Algunos analistas consideran que existen importantes obstáculos para llevar a cabo el ambicioso plan de Trump, principalmente por los elevados costos del programa⁶, las dificultades para recuperar la construcción naval en el corto plazo y las evidentes tensiones geopolíticas con los países afectados por las medidas arancelarias. Además, es importante mencionar que gran parte de las acciones planteadas, requieren la aprobación y legislación formal en el Congreso estadounidense para entrar en vigor de forma permanente.

Además, las medidas establecidas en el MAP 2026 pueden distorsionar fuertemente los patrones comerciales aumentando los costos para las empresas y los consumidores estadounidenses; y, desencadenar respuestas proporcionales por parte de sus socios comerciales. Los armadores miembros de la European Community Association, (ECSA por sus siglas en inglés) se han hecho eco de preocupaciones similares, lo que indica que “seguirán de cerca la evolución de la situación en coordinación con el ICS⁷” (Sam Simón & Touch, 2026).

Por otra parte, la Cámara Internacional de Navegación a pesar de apoyar el resurgimiento de la construcción naval norteamericana, se opone frontalmente a la nueva tasa porque elevará

⁶ Según Heiles, el Plan de Acción Marítima de Estados Unidos (MAP), diseñado bajo la administración Trump para revitalizar la industria naval y reducir la dependencia de cadenas de suministro extranjeras, tiene un costo financiero estimado de entre \$45,000 y \$55,000 millones de dólares proyectados a 10 años.

⁷ ICS por sus siglas en inglés es la International Chamber of Shipping; la Cámara Internacional de Navegación que representa a la asociación de armadores más grande del mundo.

sustancialmente los costos para el transporte marítimo de contenedores, provocando las represalias correspondientes por parte de los países afectados. Esta oposición representada por los gremios de propietarios, fletadores, transportistas y demás involucrados ejercerá una fuerte presión en el Congreso para modular las medidas propuestas en el plan (Wikborg/Rein, 2026).

Adicionalmente, es necesario mencionar que el MAP 2026 adolece de una grave deficiencia, puesto que es incapaz de definir con exactitud la forma y el tamaño de la flota mercante que desea reconstruir. A diferencia de la Armada, quien conoce puntualmente el número y las características de las naves que requiere poseer y de los efectivos para tripularlas en tiempos de paz y guerra, el plan aparentemente carece de ese diagnóstico fundamental (Heiles, 2026).

En ese contexto, es importante recordar que en 1950 la proporción de buques mercantes a buques de guerra era de 5.31 a 1, la cual permitía a los Estados Unidos proyectar su poder naval a nivel global, al mismo tiempo que mantenía su influencia económica mediante el transporte marítimo con su bandera; esto le permitió al país que, durante la Guerra de Corea, la flota mercante transportara el 85% de la carga seca al teatro de guerra, sin mayores inconvenientes (Heiles, 2026).

En los siguientes 40 años esta proporción había cambiado drásticamente y tal es así que, para la Guerra del Golfo de 1991 era apenas de 1.12 a 1 (Heiles, 2026), lo cual reflejaba la grave situación por la que atravesaba la otrora gloriosa industria naval, cuyas repercusiones hicieron notar que la Fuerza de Reserva Naval de los Estados Unidos no se encontraba preparada para un conflicto de mediana y alta intensidad, ya que casi la mitad del transporte marítimo dependía de flotas mercantes extranjeras.

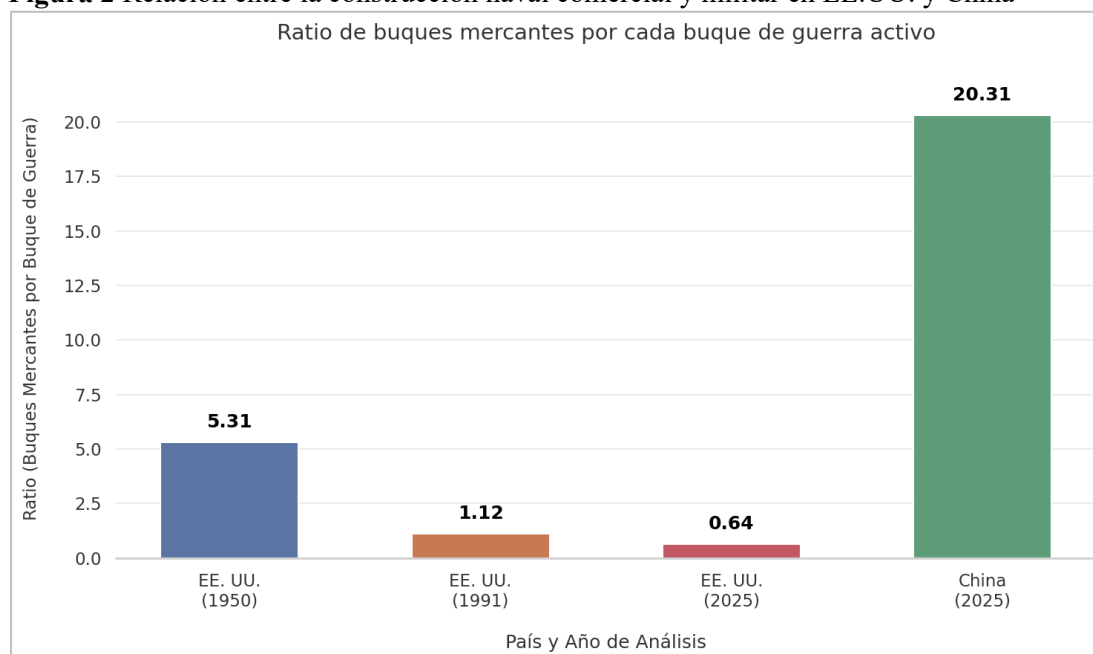
Para 2025, la proporción entre buques mercantes y buques de guerra había llegado al nivel de colapso: “188 buques mercantes que soportan 293 buques navales activos” (Heiles, 2026, p. 3); esto significaba que la proporción actual era de apenas 0.64 a 1. Como conclusión, podemos establecer que esta involución de la marina mercante significa que mientras Estados Unidos ha construido la flota de combate más poderosa de su historia, también ha permitido que su transporte marítimo decaiga al más bajo nivel de todos los tiempos.

Mientras tanto y como se puede apreciar en la figura 2, China ha capitalizado rápidamente ese vacío basándose en los errores de su competidor, pues su industria naval ha mantenido un crecimiento sostenido y equilibrado tanto en el ámbito de la construcción de buques mercantes como buques de



combate, logrando en 20 años, una proporción de 20.31 buques mercantes por cada buque de guerra. Esta importante cifra demuestra “la comprensión de Beijing de que el poder marítimo requiere una base comercial tanto como buques de guerra. Es una realidad estratégica que Washington aún no ha vuelto a aprender” (Heiles, 2026, p.5).

Figura 2 Relación entre la construcción naval comercial y militar en EE.UU. y China



Nota. Elaboración propia a partir de Heiles (2026) y la Oficina de Inteligencia Naval. El gráfico muestra el ratio de buques mercantes por cada buque de guerra activo y se observa el colapso de la “relación Mahan” en EE.UU. así como, el acelerado desarrollo de dicha relación en China.

En teoría, las medidas tarifarias impuestas por el MAP 2026 deberían alentar a los armadores a comprar barcos construidos en los astilleros navales estadounidenses, pero eso es poco probable, porque su costo es de cuatro a cinco veces mayor que el valor de los buques mercantes construidos en el exterior, particularmente en China. “Esencialmente, esto sería un impuesto en peso sobre todo el comercio exterior, ya que menos del uno por ciento de las importaciones se transportan en buques con bandera estadounidense, e incluso esos buques están construidos en el extranjero.” (Petitt, 2026).

Siendo realistas, es necesario comprender que a pesar de los incentivos del plan, los cuales llevaron a algunos transportistas a comprar barcos construidos en el país, eso no significa que la construcción naval resurgirá en el corto ni mediano plazo, porque en la actualidad es casi inexistente⁸; en términos

⁸ Según los datos proporcionados por la American Bureau of Shipping, el último barco construido en Estados Unidos que tiene un motor fabricado por una compañía estadounidense fue construido en 2000. No hay barcos construidos en Estados Unidos con generadores fabricados por una empresa estadounidense (Petitt, 2026).

de tonelaje bruto representó apenas el 0,04% de la producción a nivel mundial (Petitt, 2026), ocupando el puesto 19 del ranking global.

En ese sentido podemos afirmar que las acciones propuestas en el MAP 2026, representan poco o nada para revivir la moribunda construcción naval estadounidense; y adicionalmente, pueden infligir severos daños a las relaciones comerciales de ese país, haciendo que se disparen los precios de los bienes de consumo.

Donald Trump hará lo necesario para romper la dependencia marítima externa

A pesar de todos los obstáculos encontrados para la implementación del plan marítimo de Trump, la evaluación realizada por su gabinete demuestra fehacientemente que la dependencia marítima de flotas mercantes que no se encuentran bajo su control en tiempos de paz y menos en la guerra, constituye un grave riesgo para la seguridad nacional; y, todos los costos asociados con el resurgimiento de la construcción naval y la revitalización de la industria están más que justificados.

El plan propone de manera sustentada las intervenciones estatales para hacer renacer la construcción naval en los astilleros estadounidenses y requiere subsidios masivos para que la industria naval sea capaz de competir con los astilleros asiáticos.

Los fondos invertidos en el plan son un potente mecanismo de corrección de mercado frente al dominio chino y van a generar beneficios tangibles como multiplicadores económicos y retorno de la inversión, pues van a generar miles de empleos de mano de obra calificada, tanto así que se estima que, por cada empleo directo en un astillero, se generan 3 empleos indirectos en la cadena de suministro y en lugar de enviar miles de millones de dólares al extranjero para la compra de barcos mercantes (Mas Container, 2026), ese capital se quedará en el país, impulsando la recaudación tributaria a nivel nacional.

La administración Trump está consciente de que gran parte de las medidas planteadas en el MAP 2026 requieren la aprobación del Congreso norteamericano y ha presentado dos proyectos de ley para abordar las deficiencias de la industria marítima de Estados Unidos: la Ley SHIPS y la Ley de Construcción de Barcos en América (Miller, 2026).

Afortunadamente para la consolidación del plan, ambos proyectos de ley cuentan con el apoyo republicano y demócrata en el Congreso, quien comparte con el Ejecutivo, la preocupación respecto al estado de la construcción naval estadounidense y, por ende, sobre la vulnerabilidad en los temas de



seguridad nacional que ello implica. Es importante mencionar, que para el año 2027 se alista un nuevo paquete legislativo en el cual se complementarán las medidas planteadas en el plan de 2026 (Knight, 2026) y con las que se espera definir la normativa legal que permita obtener los mayores beneficios para la industria naval norteamericana.

Como resulta evidente, la actual administración está cumpliendo al pie de la letra lo que en 2025 el presidente Trump manifestó como su firme decisión para revitalizar el poder marítimo nacional, venido a menos en los últimos años, dejando en claro los lineamientos generales del plan:

Para impulsar nuestra base industrial de defensa, también vamos a resucitar la industria de la construcción naval estadounidense, incluida la construcción naval comercial y la construcción naval militar. Y para ese propósito, anuncio esta noche que crearemos una nueva oficina de construcción naval en la Casa Blanca y ofreceremos incentivos fiscales especiales para llevar esta industria a Estados Unidos, donde pertenece (Shelbourne, 2025).

CONCLUSIÓN

La estrategia marítima de Estados Unidos durante la segunda administración Trump, se ha enfocado en recuperar su supremacía a nivel global, mediante la reversión del colapso estructural e histórico que en las últimas décadas provocó la desconexión total entre su formidable fuerza de combate y una moribunda base comercial de transporte logístico propio.

La asombrosa asimetría frente a la capacidad manufacturera de Pekín y el dominio militar de Moscú en las emergentes rutas del Ártico, forzaron al gobierno estadounidense a romper paradigmas legislativos históricos para la adquisición rápida de rompehielos polares, y la imposición de drásticas tarifas portuarias a buques contruidos en el extranjero.

No obstante, estos mecanismos económicos colisionan de frente con la cruda realidad de un mercado interno donde construir un barco en Estados Unidos, cuesta entre cuatro y cinco veces más que en el exterior. La investigación demuestra que estas variables no actúan de forma aislada: el encarecimiento de la producción nacional y la escasez de mano de obra calificada son el origen directo de la pérdida de competitividad que obligó al Estado a recurrir a un intervencionismo arancelario agresivo y a mecanismos de reserva de carga para forzar la reactivación de su base comercial.



La transición hacia un modelo de proteccionismo industrial estatal masivo, respaldado por un sólido consenso bipartidista a través de la Ley SHIPS y la Ley de Construcción de Barcos en América, demuestra que la voluntad política entre ambos poderes del Estado se encuentra sólidamente afianzada para recuperar la hegemonía global, porque reconoce que ésta, no puede sostenerse bajo el concepto de pura eficiencia de costos, poniendo en grave riesgo el sostenimiento logístico del esfuerzo de guerra en un conflicto de alta intensidad.

El MAP 2026 ha trazado la ruta hacia puerto seguro, con la certeza de que el poder marítimo del siglo XXI frente a los desafíos planteados por China y Rusia se definirá mediante un desarrollo equilibrado entre la construcción naval militar y la mercante, originando el resurgir de los astilleros estadounidenses y la resiliencia económica del país.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Center for Strategic and International Studies. (2025). ¿Los Estados Unidos Políticas que erosionan el dominio de China en la construcción naval? CSIS Analysis. <https://www.csis.org/analysis/are-us-policies-eroding-chinas-dominance-shipbuilding>
- Data Portuaria. (2026). La Marina de EE. UU. permite buques de guerra de construcción extranjera en nueva política de revisión de construcción naval. *Industria Naval*. <https://dataportuaria.com/es/internacional/industria-naval/la-marina-de-ee-uu-permite-buques-de-guerra-de-construccion>
- Dávalos, J. (2025). La visión geopolítica de Donald Trump: los primeros 100 días. Pensamiento Estratégico Ademic. <https://journal.espe.edu.ec/ojs/index.php/revista-ademic/es/article/view/4181>
- Genson, C. L. (2022). El concepto de Conciencia del Dominio Marítimo en la realidad marítima argentina y un posible costo de oportunidad de su aplicación. *CEFA Digital*. <https://cefadigital.edu.ar/handle/1847939/2862>
- Heiles, A. (2026). El Plan de Acción Marítima necesita un criterio: entrar en la relación Mahan. *War on the Rocks*. <https://warontherocks.com/the-maritime-action-plan-needs-a-yardstick-enter-the-mahan-ratio/>



- Internacional, O. M. (2026, 27 de agosto). Conocimiento del Dominio Marítimo. Organización Marítima Internacional. <https://www.imo.org/es/ourwork/security/pages/maritime-domain-awareness.aspx>
- Knight, H. A. (2026, 25 de febrero). La Casa Blanca publica el Plan de Acción Marítima de Estados Unidos. Holland & Knight. https://www-hklaw-com.translate.google/en/insights/publications/2026/02/white-house-releases-american-maritime-action-plan?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=tc
- Mahan, A. (1890). The influence of seapower upon history, 1660-1783. Little, Brown and Company. <https://dn790003.ca.archive.org/0/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>. ISBN 0-486-25509-3.
- Mas Container. (2026, 20 de febrero). Maritime Action Plan (EE.UU.): ¿Qué es, qué propone y por qué tiene en alerta a las navieras? <https://mascontainer.com/maritime-action-plan-ee-uu-que-es-que-propone-y-por-que-tiene-en-alerta-a-las-navieras/>
- Miller, G. (2026, 14 de febrero). Trump's Maritime Action Plan seeks to resurrect US port fees. *Lloyd's List*. <https://www.lloydslist.com/LL1156351/Trump%E2%80%99s-Maritime-Action-Plan-seeks-to-resurrect-US-port-fees>
- Mundo Marítimo. (2025, 11 de abril). EE. UU. revisa plan de gravámenes portuarios a buques contruidos en China en medio de críticas de exportadores y del sector logístico. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/ee-uu-revisa-plan-de-gravamenes-portuarios-a-buques-contruidos-en-china-en-medio-de-criticas-de-exportadores-y-del-sector-logistico>
- Murray, A. (2026, 20 de enero). Por qué EE.UU. está comprando rompehielos de Finlandia en medio de la disputa sobre Groenlandia. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/articles/c3wz900wneyo>
- Naval War College Foundation. (2020, 28 de diciembre). Ventaja en el mar, Estados Unidos, Estrategia Marítima Publicada. <https://nwcfoundation.org/advantage-at-sea/>
- Olmo, G. D. (2025, 28 de marzo). Pituffik, la estratégica base militar de EE.UU. en Groenlandia en el centro de la polémica visita del vicepresidente JD Vance y su esposa. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cgq9xvny4wdo>



- Pettit, C. (2026). El problema con el plan de acción marítima de Trump. Independent Institute / 40 Years of Liberty. <https://www.independent.org/article/2026/03/15/the-trouble-with-trumps-maritime-action-plan/>
- Sam Simón & Touch. (2026, abril). Estados Unidos Plan de Acción Marítima: Ambición, Proteccionismo e Implicaciones del Comercio Mundial. San Simón & Touch. <https://lsansimon.com/the-u-s-maritime-action-plan-ambition-protectionism-and-global-trade-implications/>
- Shelbourne, M. (2025). La orden de Trump “Hacer que la construcción naval vuelva a ser grande” pide una revisión al por mayor de Estados Unidos Industria Marítima. *USNI News*. <https://news.usni.org/2025/03/05/trumps-make-shipbuilding-great-again-order-calls-for-wholesale-overhaul-of-u-s-maritime-industry>
- Wikborg & Rein. (2026). Plan de Acción Marítima de los Estados Unidos: propuesta de una nueva "tarifa universal" para todos los buques construidos en el extranjero. Wikborg & Rein. <https://www.wr.no/en/news/us-maritime-action-plan---proposal-for-a-new-universal-fee-on-all-foreign-built-vessels>.