



Revista de Estudios en
Seguridad Internacional
Vol. 5, No. 1 (2019)

Editada por:
Grupo de Estudios en Seguridad Internacional (GESI)

Lugar de edición:
Granada, España

Dirección web:
<http://www.seguridadinternacional.es/revista/>
ISSN: 2444-6157
DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1>

Para citar este artículo/To cite this article:

Josep Baqués Quesada, “El mar como catalizador de la geopolítica: de Mahan al auge chino”, *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, Vol. 5, No. 1, (2019), pp. 119-139.

DOI: <http://dx.doi.org/10.18847/1.9.9>

Si desea publicar en RESI, puede consultar en este enlace las Normas para los autores: <http://www.seguridadinternacional.es/revista/?q=content/normas-para-los-autores>

Revista de Estudios en Seguridad Internacional is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

El mar como catalizador de la geopolítica: de Mahan al auge chino

The Sea as Catalyst of Geopolitics: from Mahan to the Chinese Boom

JOSEP BAQUÉS

Universidad de Barcelona, España

RESUMEN: China es el Estado que más ha crecido económica y militarmente en los últimos lustros. Aunque sus fuerzas armadas todavía están lejos de las estadounidenses, la enorme proyección comercial china y su política de dotarse de facilidades en puertos de todos los continentes, unida a la creación de una poderosa flota de alta mar, recuerdan el camino recorrido años atrás por otras grandes potencias. Pero China, a diferencia del Reino Unido del siglo XIX o de los Estados Unidos en el siglo XX, es más bien una potencia del Rimland con un pie en el Heartland. Precisamente por ello, en este análisis se pone a prueba la capacidad china a partir del marco teórico derivado de la escuela que menos la favorece, es decir, la del poder naval de Mahan. La conclusión es que, a pesar de ciertos déficits en cuestiones puramente geográficas, muchos de los parámetros en su día definidos por Mahan avalan la candidatura china.

PALABRAS CLAVE: China, Fuerzas Armadas, Geopolítica, Mahan, Poder naval.

ABSTRACT: China is the State that has grown the most economically and militarily in the past decades. Although its armed forces are still far from the US, the enormous Chinese commercial projection and its policy of providing facilities in ports on all continents, together with the creation of a powerful fleet of the high seas, recall the path traveled years ago by other great powers. But China, unlike the United Kingdom of the nineteenth century or the USA in the twentieth century, is rather a Rimland's power with one foot in the Heartland. Precisely for this reason, this analysis tests the Chinese capacity from the theoretical framework least favorable for her, that is, the maritime power of Mahan. The conclusion is that, despite certain deficits in purely geographical issues, many of the parameters once defined by Mahan endorse the Chinese candidacy.

KEYWORDS: China, Mahan, Geopolitics, Armed forces, Naval power.

Recibido: 1 de marzo de 2019. Aceptado: 28 de marzo de 2019.

MOTIVACIÓN, OBJETO, OBJETIVO E HIPÓTESIS DEL ANÁLISIS

¿Por qué realizar una determinada investigación? ¿Cuál es el incentivo que la impulsa? Puede tener que ver con las preferencias o con el bagaje previo del investigador. Pero también con sucesos o noticias que llaman la atención. Máxime cuando no se trata de temas coyunturales, sino que su impacto es de largo recorrido. La presente investigación reúne todas esas características. Ahora bien, como las preferencias o el *background* del investigador son lo menos relevante, podemos traer a colación uno de esos datos que pueden operar como acicate, a saber, que hace 500 años el Báltico era surcado anualmente, en la derrota de Escandinavia, por 1.000 naves de diverso porte que transportaban 90.000 toneladas de carga. Mientras que en nuestros días ese tonelaje es descargado cada hora por un solo buque portacontenedores chino en cualquier puerto de los Estados Unidos (Rielage, 2015: 8). Nótese que, como incentivo para elaborar este artículo, es tan relevante lo numérico como lo geográfico, y lo que subyace a ambas cosas: la importancia del mar como eje vertebrador de la geopolítica.

El análisis en curso tiene por objeto el desarrollo de una mirada geopolítica del reparto de poder en el mundo. No es una mirada cualquiera, porque se centra en el ámbito naval. Para ello se analiza el papel de los océanos en la disputa por la hegemonía mundial o, al menos, en la disputa por las hegemonías regionales, con lo que ello implica a escala global. Aquí se emplea el concepto de hegemonía, preferentemente, en el sentido que le da John Mearsheimer (2001)¹. Por eso, asumimos que alcanzar la hegemonía mundial es difícil y, de hecho, atípico. En opinión de Mearsheimer, ni siquiera su propio país, los Estados Unidos, mantienen dicho estatus.

En cambio, es más frecuente que una gran potencia pugne por alcanzar la hegemonía regional. Precisamente, esa hegemonía regional da pie a que pueda postularse para algo más (al menos, a que esté en condiciones de hacerlo) y esa misma expectativa es la que provoca que otros hegemones regionales traten de impedir ese salto cualitativo hacia la obtención de la hegemonía mundial. Ése sería, en definitiva, el rol de los Estados Unidos en la actualidad: impedir que China o Rusia (o una hipotética alianza entre ambos) se consoliden como hegemones regionales, pues impedir tal cosa es la mejor garantía de que jamás alcanzarán el estatus de hegemón mundial. Es una clara aplicación de la teoría de sistemas a escala global, muy en línea con la propuesta analítica propia del neorrealismo (en el caso de Mearsheimer, adjetivable como ofensivo).

El objetivo es dilucidar el sentido y el alcance de la competencia por el poder entre los Estados Unidos y China, enfatizando las opciones y las dinámicas de Pekín, dado que, a la postre, se trata de la potencia revisionista del *status quo ante*. Más allá de ello, lo importante es asumir la tarea como una aproximación a la geopolítica marítima, pudiéndose entender que se trata de un estudio de caso (dimensionado a los retos planteados en este artículo y susceptible de ulteriores ampliaciones) en el que lo más importante no es la conclusión que se pueda alcanzar sino la arquitectura conceptual que la facilita. De hecho, el estudio del caso chino es la excusa perfecta para revisar alguna de las principales teorías de la geopolítica marítima.

¹ La alternativa pasa por el concepto esgrimido por el neo-estructuralista Immanuel Wallerstein (1984). Se trata de una tesis especialmente útil para entender el ascenso chino, especialmente si lo analizamos en el medio y largo plazo, ya que la hegemonía implica un primer impulso a la capacidad de producción agro-industrial; un segundo momento de liderazgo comercial y un tercero de liderazgo financiero a escala global. De hecho, la hegemonía sólo se plantea en la intersección de las tres dinámicas, siendo el desarrollo del brazo militar tributario de lo anterior. Para establecer conexiones entre las tesis de Mahan y las de Wallerstein, vid. (Baqués, 2018b: 112-113).

La hipótesis planteada en este análisis es que China quiere convertirse en una potencia marítima de primer orden, pese a que su realidad no contiene todos los atributos necesarios para ello. Porque China es, en esencia, una potencia del *Rimland* que, como tal, tiende naturalmente a proyectar su poder tierra adentro². Aunque atendiendo a su posición en el mapa (una parte de China quedaría integrada en el *Heartland*, tal y como Mackinder lo delimita en su versión definitiva, de 1919) también podría aducirse que la combinación de las tesis de Spykman y de Mackinder podría ser suficiente para explicar la situación china. Existen indicios en esta dirección³. Sin embargo, de acuerdo con este análisis, todas esas explicaciones son insuficientes, por ser incompletas. En realidad, China se está convirtiendo en una potencia marítima, en el sentido apuntado por Mahan, pese a que algunas de sus circunstancias, tanto geográficas como políticas, no permiten augurar que esa maniobra vaya a ser especialmente cómoda, ni especialmente fácil de llevar a cabo. Pero esa es la apuesta de Pekín. De ahí la necesidad de llevar a cabo una investigación más concreta sobre el particular. Y de ahí la necesidad, en definitiva, de emplear un marco teórico propio de la geopolítica marítima.

En las páginas siguientes, a fin de exponer los resultados de este análisis, se dividirá el trabajo en los siguientes epígrafes: exposición del marco teórico; la apuesta china por la expansión marítima a partir del Collar de perlas; la aplicación de estrategias de zona gris (ZG) en el mar de China; la avanzadilla china en el Ártico; los progresos chinos en África y América y conclusiones, en las que se pondrá de relieve la conexión entre las premisas del marco teórico y el resultado de la investigación.

MARCO TEÓRICO

De acuerdo con el objeto, el objetivo y la hipótesis planteados en el primer epígrafe de este análisis, el marco teórico elegido es el que se deduce de la obra de Mahan. Para ser más exactos, el que se perfila a través de una interpretación de la misma desarrollada recientemente en otro trabajo académico (Baqués, 2018b). No se trata de una interpretación con pretensiones de heterodoxia, ni especialmente polemológica, pero sí de una visión de las cosas que enfatiza el peso de la cultura política y de los valores, así como su impacto en las demás variables relevantes (económicas, geográficas y militares) en la convicción de que ése era el mensaje profundo (e imperecedero) de Alfred Mahan.

Si hubiera que remitirse a una suerte de meta-marco teórico capaz de envolver dicha interpretación de las cosas, sería útil la aproximación de Acemoglu y Robinson (2012) que usualmente es citada como un derivado de la escuela neo-institucionalista. Mahan suscribiría buena parte de las tesis de los dos autores reseñados, en la medida en que esos autores desarrollan una obra que retroalimenta argumentalmente las principales tesis de Mahan. Muy especialmente la que destaca el valor del espíritu comercial y las reglas que lo promueven y protegen a modo de premisa del progreso y del poder.

² Spykman enfatiza la relevancia de controlar lo que podría definirse como el anillo o borde de la tierra, para después hacer lo propio con Eurasia y, finalmente, con el mundo. El *Rimland* se extiende desde Escandinavia y el mediterráneo hasta Japón, pasando por Oriente Medio, India y extremo oriente, de manera que China es, en esencia, uno de sus baluartes (aunque el noroeste de China fuese también integrado en el *Heartland* de Mackinder, con lo cual se podría hablar, hasta cierto punto, del carácter ecléctico o fronterizo de ese inmenso Estado).

³ La Nueva Ruta de la Seda, que desde la costa Este china se dirige a Europa por la ruta centroasiática (pasando por Sinkiang, Kazajstán y Rusia) y que discurre no sólo, pero sí principalmente por ferrocarril constituye, en sí mismo, un ejemplo arquetípico de las tesis sostenidas por Mackinder hace un siglo.

A fin de dotar de coherencia al conjunto del trabajo, quien suscribe este análisis asume, como ya lo hiciera el propio Keohane que, en última instancia, el institucionalismo deriva de los axiomas propios del realismo y que trata de dar respuesta a varias de las sugerencias planteadas por la escuela matriz (Keohane y Nye, 1977: 4; Keohane, 1984: 66). Así las cosas, el institucionalismo es tomado como una herramienta auxiliar de los postulados realistas, en vez de ser tomada como una alternativa metodológica al mismo. Este es, pues, el enfoque de la investigación en curso.

En esencia, el mensaje que se rescata de la obra de Mahan consiste en las siguientes afirmaciones (Baqués, 2018b):

- Mahan parte de la premisa que el mar siempre ha sido, lo sigue siendo y lo será en el futuro, el camino más fácil y barato (el más rentable, en definitiva) para transportar materias primas y productos manufacturados por doquier (Mahan, 1897: 31). El mar sería la gran “autopista” que une los mercados (o, directamente, que los genera) tanto a escala regional como a escala, potencialmente al menos, global. De ahí el interés recurrente de los Estados más poderosos por controlar en cada etapa histórica las principales rutas marítimas de acceso de dichos recursos (ídem: 62). De ahí, también, que el dominio de los mares, o la batalla decisiva, lejos de ser fines en sí mismos (sin perjuicio de los elementos de prestigio que incorporen), sean el medio más adecuado para certificar el control efectivo de esas rutas, posibilitando el tráfico comercial propio e impidiendo el enemigo.
- La geografía y la orografía constituyen precondiciones para el éxito en la pugna por el liderazgo (regional o global). En particular, los archipiélagos y las grandes islas que contienen un solo Estado (v. gr. Islas Británicas en los siglos XVIII-XIX) constituyen la mejor opción para obtener y consolidar tanto el poder marítimo como el poder naval⁴, debido a su facilidad para ganar mar abierto, debido a la ventaja de no tener que defender fronteras terrestres y debido, asimismo, a la dificultad que terceros Estados tienen para atacarlos militarmente. También están en buena posición los grandes Estados con diversas salidas a otros mares y rutas, hasta el punto de que pueden ser considerados como “casi-islas” -Estados Unidos, máxime tras la apertura del Canal de Panamá- (Mahan, 2007: 98-99). O aquellos Estados que, dada su privilegiada ubicación en relación con las principales rutas marítimas podrían ser considerados como “bases permanentes”⁵.
- La otra cara de la misma moneda es, lógicamente, la dificultad inherente a las potencias meramente continentales (por más que cuenten con salidas al mar, que por definición serán más restringidas) para alcanzar ese poder marítimo y ese poder naval y, consecuentemente, para alcanzar el poder regional o global (caso de Alemania y, debido a los hielos, también de Rusia).

⁴ Para Mahan, el poder naval constituye uno de los ingredientes del poder marítimo que, por ende, es un concepto más amplio, incluyendo asimismo los intereses comerciales o pesqueros, así como aspectos industriales relativos a la proyección del interés nacional en el mar.

⁵ Responden a este paradigma el Reino Unido en relación con el Canal de la Mancha o Estados Unidos en relación con el Caribe (de ahí la importancia que Mahan le daba al control de Puerto Rico) o con el Canal de Panamá. Aunque no podemos entrar con más detalle en las tesis de Mahan y pese a que los grandes ríos navegables, aún siendo relevantes, no tienen la importancia que tenían dos siglos atrás, no está de más recordar la importancia otorgada por Mahan a que algunos de los principales puertos de los Estados con aspiraciones estén ubicados en la desembocadura de esos ríos.

- La demografía y la sociología (o socio-demografía) también constituyen variables a tener en cuenta a la hora de considerar las oportunidades que un Estado tiene de acceder al poder marítimo y al poder naval. De este modo, los Estados más poblados y cuya población vive más volcada hacia el mar (desarrollando industrias y actividades comerciales vinculadas al mismo), tienen más posibilidades de alcanzar dichos poderes que aquellos que carecen del primer rasgo y/o que descuidan el segundo. El modo en que un Estado demográficamente limitado, pero volcado hacia el mar, como la Holanda del siglo XVII logró maximizar sus opciones de poder es un buen botón de muestra de esta posibilidad (Mahan, 2007: 154).
- El carácter nacional, que en su versión más favorable a la implementación de las teorías de Mahan podríamos definir como la mentalidad comercial, constituye otra de las variables decisivas para mejor comprender el diferencial de posibilidades que unos y otros Estados tienen de alcanzar el poder marítimo, el poder naval y el subsiguiente poder regional o mundial. Mahan considera que las economías puramente extractivas no responden adecuadamente a este incentivo, de modo que los Estados que las abanderan están condenados, a la larga, a no poder sostener dicha competencia por el poder⁶. El mercantilismo (Bradford, 2013: 57) o los experimentos de socialismo real⁷ son dos buenos ejemplos de dichas economías. Por ese motivo, son disfuncionales (ejemplos *a sensu contrario*) para alcanzar el poder marítimo, el poder naval y, finalmente, el poder regional o global. El modo en que las compañías de las Indias holandesa y británica aguzaron el espíritu comercial, así como el modo en el que el Reino Unido favoreció la inversión, la innovación tecnológica o el libre comercio, son ejemplos de la mejor opción.
- La toma de decisiones políticas, al más alto nivel, es otro factor relevante en la obtención del poder marítimo y, por extensión, del poder naval. Mahan no piensa en decisiones puntuales (pero no ahorra elogios a las que se puedan dar), sino en auténticas políticas públicas o en líneas de actuación meditadas por parte de cada Estado para que sus efectos se dilaten en el tiempo. Todo ello en el marco de una acción exterior y una política de defensa orientadas hacia la consecución de estos objetivos. El modo en que el Imperio británico llegó a ser tal constituye un buen ejemplo de esta dinámica, en la medida en que supo negociar excelentes posiciones marítimas cuando tuvo la ocasión de hacerlo (v. gr. el caso de Gibraltar, pero también el modo en que fagocita las viejas posesiones holandesas en Ceilán, Nueva York -en el estuario del Hudson- o en Sudáfrica). A contraluz, las potencias que no tengan esta perspectiva, están condenadas al fracaso (Mahan, 1897: 24)⁸.
- De acuerdo con la tesis sostenida en dicho trabajo, en última instancia la variable explicativa en del poder marítimo y del poder naval se corresponde con el carácter nacional y el fomento del espíritu comercial, siendo la geografía la variable interviniente de más peso⁹. Mientras que la socio-demografía y la toma de

⁶ Esa es la tesis sostenida por Acemoglu y Robonson en la obra que los ha llevado a la fama.

⁷ El primero fue expresamente criticado por Mahan, mientras que el segundo no pudo serlo, básicamente porque Mahan murió antes de que dichos experimentos vieran la luz. Pero de su talante y del contenido de su obra, es fácil deducir que el socialismo real se halla en el extremo opuesto de las tesis de Mahan.

⁸ Mahan comenta que Napoleón se habría lamentado amargamente de la presencia de la Unión Jack en La Valetta, hasta el punto de afirmar que preferiría haberla visto en... ¡Montmartre!

⁹ En dicho trabajo se hace referencia a ejemplos de Estados que, teniendo condiciones geográficas para alcanzar el estatus pergeñado por Mahan, no lo alcanzaron (Japón) o no expresaron sus posibilidades (Francia). Mientras que el caso de China podría ser un buen ejemplo, *in fieri*, de lo contrario (al no tener

decisiones pueden (suelen) ser estimuladas por la presencia de la variable explicativa aquí indicada. Ni que decir tiene que la combinación perfecta se halla, como Mahan planteaba, en la confluencia de todas ellas.

EL CASO CHINO: EL COLLAR DE PERLAS Y LA ESTRATEGIA NAVAL

Atendiendo a la necesidad de proteger su tráfico marítimo en el Mar de China, así como hacia poniente, en la ruta del estrecho de Malaca, China ha desarrollado una estrategia de consolidación de facilidades portuarias en otros Estados. Tras esta necesidad se aprecia la sensación china de estar “rodeada” por fuerzas de los Estados Unidos, que expertos locales califican como *strategic encirclement* (Guangqian y Youzhi, 2005: 233-234). Ello se debe a la presencia estadounidense en Japón (especialmente en Okinawa), al refuerzo de las posiciones en Filipinas (Subic Bay y Palawan, entre otras) así como su presencia en la antigua base de la Royal Navy sita en Singapur, por citar los casos más evidentes. No podemos perder de vista que el 80% de los hidrocarburos importados por China llegan por mar, a través del estrecho de Malaca (Qiyu, 2015: 25)¹⁰, provenientes de Arabia, Irán, Angola y Sudán.

Las facilidades obtenidas por China en el extranjero, en principio y en general, no son de tipo militar, salvo las obtenidas en tiempos recientes en Djibouti. Pero, además de los servicios logísticos que pueden aportar a sus buques, pueden ser la antesala de ulteriores acuerdos más contundentes desde el punto de vista castrense, por más que a corto plazo su filosofía se corresponda a lo que suele definirse como *light footprint* (Pehrson, 2006:3; Yung, 2015: 50-52 y 58-59). Llama la atención que algunas de estas bases de apoyo se encuentran entre las antiguas estaciones navales de la Royal Navy (Colombo y Trincomalee, en Sri Lanka, o Port Sudán, entre ellas, además de Hong Kong, ya reincorporada a la R.P. China).

La importancia de estos acuerdos, configuradores del Collar de Perlas, va más allá de las facilidades concretas alcanzadas en cada Estado. Su importancia remite a la “cadena de alianzas” trazada por China, máxime cuando con el paso de los años eso va a más. El gobierno de Pekín está aplicando su particular versión de la Doctrina Monroe. Se trataría de expulsar del mar de China los intereses ajenos o, al menos, de minimizar su presencia, hasta que sea compatible con la seguridad china y sus intereses estratégicos. La lógica subyacente sería la de “Asia para los asiáticos” (en realidad, Asia para los chinos). Ahora bien, ¿Hasta qué punto la estrategia naval china afirma o desmiente dicha tendencia? ¿hasta qué punto la modernización de la marina de guerra china la afirma o la desmiente?

Para responder a estas preguntas hay que ampliar un poco el zoom de nuestra mirada histórica hasta abarcar algunas décadas. Ello permite comprobar la existencia de planes tendentes a incrementar la presión de Pekín sobre espacios cada vez más alejados de sus costas. En pocos años se ha pasado de una estrategia *Near Cost Capabilities* a otra del tipo *Near Seas Active-Defense Capabilities*. La primera, vigente hasta los años 80 del siglo XX conllevó la existencia de una marina de guerra eminentemente defensiva, sin posibilidades reales de intervención a cierta distancia del litoral propio, mientras que al albur de la segunda se han desarrollado sistemas de armas capaces de definir una estrategia creíble del tipo A2/AD (*Anti-Access-Area-Denial*), que es la vigente a día de

salidas tan francas al mar). Aunque para ello deberían darse las condiciones adecuadas de carácter nacional y de espíritu comercial.

¹⁰ Algo menos de la mitad de esos suministros han tenido que atravesar antes por el estrecho de Ormuz (Penghong, 2015: 66).

hoy. Esta estrategia está basada en el empleo no sólo de misiles de largo alcance basados en tierra firme (DF-21D)¹¹, sino también en la combinación de dispositivos móviles como submarinos y cazabombarderos, que dotarían de una elevada flexibilidad operativa al conjunto del dispositivo.

La transición del primer escenario al segundo, liderada por el almirante Liu Huaqing, ya implicó un primer esfuerzo por generar una flota de alta mar, si bien de proporciones todavía modestas. Así, Liu Huaqing podría ser considerado como el Gorshkov chino. Sin embargo, este almirante chino prefiere citar en sus memorias la influencia de Mahan, precisamente porque el profesor de la Escuela de guerra naval norteamericana fue capaz de integrar sus enseñanzas dentro de un marco conceptual más ambicioso, no limitado a los aspectos propios de la guerra en el mar, sino incardinado en una simbiosis entre objetivos y logros económicos, comerciales, políticos y, finalmente (sólo finalmente) militares (Nan Li, 2011: 122-123). Pero, se le pueda comparar -o no- a Gorshkov- Liu jugó un rol de máxima importancia en la modernización del PLAN, en la dirección trabajada en este análisis.

Cabe destacar que la zona incluida en el concepto *Near-Seas* incluye una primera cadena de islas que bordea Japón, las Filipinas y Borneo (sin integrarlas), quedando en su interior Taiwán y la península de Corea. El siguiente paso es dotarse de una estrategia del tipo *Far Seas* (o *Distant Seas*). De llevarse a cabo, la ampliación hacia una segunda cadena de islas pasaría a fagocitar los tres archipiélagos citados y se prolongaría hasta las Marianas del Norte, Guam, el archipiélago de Ogasawara (donde se halla Iwo Jima), las islas Palau e Indonesia, teniendo como límite exterior Nueva Guinea.

Ése es el debate que nos ocupa, dado que desde los tiempos de Jiang Zemin -al menos desde 1997 y claramente desde 2001- así como, en la misma línea, bajo el liderazgo de Hu Jintao, se anunció esta *vis expansiva* en los planes de futuro de las FFAA chinas (Tang Fuquan & Wu Yi, 2007: 93), aunque los plazos para cubrir dicho objetivo siempre han sido difusos. Ese dato ha sido confirmado por expertos vinculados a *think tanks* chinos (Ye Xinrong & Zuo Linping, 2004: 30-33)¹².

En lo que respecta a la modernización del PLAN, es elocuente el modo en que en pocas décadas ha pasado de ser una fuerza costera a otra con un creciente potencial oceánico. Si nos remitimos a un balance militar de finales de los años 80, la percepción de dicha evolución aún es más vívida. Por entonces la marina de guerra china contaba con 1 SSBN *Han*, 3 SSG *Ming* y unos 100 SS *Romeo* y *Whiskey* como fuerzas submarinas; con 16 DD *Luda*, 2 DD *Gordy*, 23 FF *Jianghu*, 7 FF *Jiangdong/Jiangnan* así como con 4 FF *Chengdu* como buques de combate y escolta de superficie. Eso sí, China alistaba un número de patrulleros realmente impresionante, al sumar 125 *Osa* y 110 *Komar* (ambos tipos dotados con SSM *Styx* y en algunos casos con SSM *Silkworm*), 105 *Huchuan* (torpederas), 70 *Hainan* (ASW) y 290 *Shanghai* (costeros). Mientras que la flota anfibia, aunque numerosa, se basaba en tipos ya por entonces cercanos a la obsolescencia y dotadas de una muy limitada capacidad de proyección de fuerzas (con 18 LST *Yukan/Shan* como buques de mayor porte y unos 30 LSM adicionales)¹³.

Hagamos un somero análisis cualitativo, a partir de esos datos. Hace 30 años China contaba con una marina de guerra adaptada a la lógica *Near-Cost*, que a duras penas

¹¹ Que hayan sido apodados “destructores de portaaviones” no es casual y denota el planteamiento que está detrás de esa apuesta.

¹² Del Navy Military Art Research Institute.

¹³ Vid. Balance Militar 1988-1989, editado por la revista *Ejército* (nº 590, de marzo de 1989), bajo licencia del IIEE de Londres.

comenzaba a notar el impulso dado por el almirante Liu Huaqing¹⁴. Los submarinos convencionales citados respondían a diseños soviéticos nacidos en plena II guerra mundial, aunque la construcción de sus unidades sea algo posterior. Peor era el caso de los DD *Gordy* (entrados en servicio con la URSS en 1941), mientras que los DD *Luda I* (3.800 tpc) engrosaron las filas chinas a partir de 1968 a un ritmo, por cierto, muy cansino que se alargó 23 años para un total de 17 unidades¹⁵ y, en la práctica, no representaban ninguna novedad respecto a los diseños de la fase final de la Segunda Guerra Mundial salvo por la incorporación de SSM *Styx*. Pero sin misiles antiaéreos, ni helicópteros embarcados, ni sistemas de detección avanzados. Lo mismo sucede con su treintena de fragatas, basadas en el diseño ruso *Riga*, apenas modificado. Eran buques realmente discretos en cuanto a desplazamiento y sistemas de armas (sólo bien dotados con artillería antiaérea y lanzacohetes antisubmarinos muy densos, pero muy cortos en alcance) a los que mejor les sentaría la denominación de corbetas¹⁶.

Por su lado, la proyección de fuerza sobre tierra sólo contaba con unidades modestas, de escasa capacidad de transporte de tropas y nula para operaciones más allá del horizonte visual que en esencia respondían al modelo LST-1 de la Segunda Guerra Mundial. Significativamente, esta enorme flota (desde un punto de vista cuantitativo) sólo contaba con el apoyo de 3 AOR *Fuqing* que, aunque de nueva construcción, constituían un apoyo precario para tantos buques. En definitiva, su capacidad para el despliegue y el combate oceánico era prácticamente nula.

Frente a esa realidad, la descripción del potencial de la marina de guerra china de nuestros días indica que las cosas han cambiado... y mucho. No estamos hablando de sustituir unas unidades por otras (en algún caso, la cifra se ha movido a la baja) sino de un cambio de filosofía, respecto del cual las unidades en servicio o en construcción actúan como involuntarias deladoras. El programa de construcción de portaaviones ya justificaría el comentario. Porque, además del “viejo” *Liaoning* (botado en 1988, como *Varyag*, para la URSS), ya se están construyendo otros dos portaaviones de mayor capacidad (de unas 70.000 tpc) y se prevé que el total en servicio llegue a 4 unidades (descontando el propio *Liaoning* que es claramente un buque de transición, de valor militar limitado), con el dato añadido de que las dos últimas probablemente serán de propulsión nuclear. Claro que afrontar la construcción de estos leviatanes requiere su tiempo, de modo que los dos últimos no entrarán en servicio hasta bien entrada la tercera década del siglo XXI. Pero, a nuestros efectos, el detalle es poco relevante, siéndolo más el cambio de tendencia hacia una política de corte *Far-Seas*.

Algo similar acontece con las fuerzas anfibias chinas. Los nuevos diseños apuntan a una capacidad de asalto significativa. En los próximos años alinearán 3 LHD de 40.000 tpc y 6 LPD de 24.000 tpc, que se contarán entre los buques más poderosos del mundo, dentro de los de su tipo¹⁷. Los primeros LHD entrarán en servicio a partir de 2020,

¹⁴ El diseño, construcción y entrada en servicio de buques de cierto porte se mide no ya en años, sino en lustros.

¹⁵ La decimoséptima unidad apareció en la Lista Oficial de buques de guerra chinos algo después de la publicación del citado balance militar. Asimismo, le he añadido el “I” debido a que, posteriormente, el diseño *Luda* o *Tipo 51* vio como algunas de las unidades originales fueron modernizadas para pasar a ser denominadas *Luda II* y *III*. Pero afectó a pocas unidades (dos por subtipo).

¹⁶ Fue la versión soviética de los modestos DE o “destruidores de escolta” que los Estados Unidos pusieron de moda en la Segunda Guerra Mundial y que ya estaba obsoleto en los años 60 del siglo XX.

¹⁷ La tendencia china a “copiar” los diseños de terceros, unida a las fotografías obtenidas de algunas de estas unidades, así como a la descripción general de sus características sugiere que, más allá de los detalles y de las lógicas adaptaciones a las necesidades chinas, sus ingenieros se han inspirado en los diseños de LHA *Wasp* y LPD *San Antonio* de la US Navy.

mientras que 4 de los LPD ya están operativos (el primero, desde 2007). Asimismo, las fuerzas de infantería de marina verán como sus efectivos crecen de forma exponencial (hasta los 100.000 efectivos). Puede afirmarse que el cambio acaecido en pocos lustros en el PLAN es uno de los más profundos, en doctrina y medios, de los que se pueden reconocer en la historia reciente de las marinas de guerra.

Visto lo visto, el apartado de las unidades de superficie con capacidad de escolta y combate oceánico podría pasar a un segundo plano. Pero también aquí se notan los vientos de cambio. Sobre todo desde 1994, con el inicio de la saga de destructores Tipo 052, de cuyas versiones A, B y C mantienen 10 unidades operativas. Aunque, siendo buques adecuados para su época, tampoco incorporaron grandes novedades. Sin embargo, en tiempos aún más recientes sobresalen los modernos Tipo 052D, de los que hay 8 en servicio, otros 6 ya botados y una previsión para un total de 26 unidades. Los DDG tipo 052D sí suponen un salto cualitativo notable, con sus 7.500 tpc y sus 157 metros de eslora, al estar dotados de modernos sistemas de detección, artillería de 130mm, SAM de largo alcance (HQ-9, similar al ruso S-300, con 120 kms de alcance), SSM de largo alcance (YJ-18, con 200 kms de alcance) así como misiles de crucero (CJ-10, con 1.500 kms de alcance) -todos ellos lanzables desde VLS- además de helicópteros embarcados.

Una versión aún mayor y, por ende, más expresiva (si cabe) de las intenciones chinas es el Tipo 55, de los que se prevé contar con al menos 8 buques, 6 de los cuales inmersos en diversas fases de su construcción. Con sus 12.000 tpc y sus 180 metros de eslora, podrían ser considerados cruceros. Están dotados con los mismos sistemas de armas que los Tipo 052D, aunque con más espacio en cubierta y de hangar para operar con helicópteros.

Estos buques son complementados por varias series de fragatas, de menores prestaciones que, pese a ello, superan claramente a las versiones chinas de los *Riga* antes mencionadas. Es el caso de las 10 Tipo 053H/*Jiangwei II*, de 2.300 tpc, armadas con SAM HQ-7 (la versión china del *Crotale* de muy corto alcance), SSM YJ-18 y un helo; las dos Tipo 054/*Jiangkai*. De 4.200 tpc (similar armamento) y, sobre todo, las 23 unidades del Tipo 054A/*Jiangkai II*, con SAM VLS HQ-16 (similar al ruso *Buk*, de 40 kms de alcance) y SSM YJ-18, como principales sistemas de armas.

La fuerza submarina también ha multiplicado su potencial. Las fuerzas estratégicas alinean 4 SSBN Jin (con SLBM JL-2), además del “viejo” SSBN Xia (con SLBM JL-1). Mientras que las fuerzas de ataque, que son las que deberían preocupar a la US Navy en un hipotético enfrentamiento en el mar de china (y también como posible obstáculo a la llegada de refuerzos por mar), incluyen 2 SSGN *Shang-1* así como 4 SSGN *Shang-2* (ambos SSN de 7.000 tpc y misiles YJ-18 y CJ-10, si bien parece que estos últimos misiles sólo están a bordo de los *Shang-2*) a los que se sumarán 5/6 (con 1 ya en servicio) SSGN Type 095 (8.000 tpc). Su mejor complemento, dejando de lado algunas de las unidades más antiguas aún en servicio, son 12 nuevos SS *Kilo*. Nótese, de nuevo, el salto cualitativo entre ambas etapas.

Podríamos entrar en más detalles acerca del resultado de la modernización del PLAN, pero no es necesario. Salvo, quizá, en la construcción de AORs, puesto que además de mantener en servicio dos de los *Fuqing* ya mencionados, han construido 8 AOR *Fuchi*. Lo cual más que triplica la capacidad china de reabastecimiento en alta mar a lo largo del período de tiempo comparado. Si las flotas se construyen con criterio, el del PLAN está bastante claro:

Por una parte, China pretende plantar cara a cualquier potencia naval que se acerque a sus costas. No tanto para ganar ninguna guerra derrotando a los adversarios más

poderosos (contra los Estados Unidos a día de hoy, eso sería muy complicado) sino pensando en obligar a esos rivales a tener que soportar graves pérdidas en poco tiempo tanto en vidas como en material. Pérdidas difícilmente soportables por sus propias gentes (elites políticas, opiniones públicas, etc), cada vez más inmersas en la lógica de las sociedades post-heroicas (Luttwak, 1995) que se ha ido consolidando (v.gr. paradigma de las “O bajas”) hasta lograr que las sociedades occidentales sean cada vez menos resilientes ante los costes derivados de esas aventuras.

Por otra parte, China opta por diseñar buques de cada vez mayor tonelaje, más autonomía y más adaptados, en definitiva, a operaciones en ultramar. Incluyendo portaaviones y anfibios de gran tonelaje. Pero los buques de escolta y los de abastecimiento que contribuirán a generar poderosos TG no les andan a la zaga. De ahí se induce que China se prepara para asumir el reto de operar con grupos de combate alejados de sus costas, con apoyos garantizados, ya sea gracias a su red de bases logísticas en el exterior, ya sea mediante la aportación de estos nuevos buques, o combinando ambos factores. Todo ello para asegurar la protección de sus intereses marítimos (importación de hidrocarburos y exportación de manufacturas) a grandes distancias de sus costas.

LA ZONA GRIS (ZG) EN EL MAR DE CHINA

Cuando aludimos a esas grandes distancias, obviamos las dificultades para controlar las aguas del propio Mar de China. Sin perjuicio del esfuerzo en construcciones navales, el gobierno de Pekín opta por enfoques más sutiles en sus aledaños. Quizá porque cerca de casa existen adversarios de relevancia, incluyendo la presencia de la US Navy. Para comprender la dinámica y el alcance de la apuesta china en el interior del área definida como *Near-Seas* puede ser útil emplear el concepto de “zona gris” (ZG).

El concepto ZG hace referencia a una situación conflictual en la que se ha roto la *bona fides* entre Estados propia de las épocas de paz, pero que (todavía) se halla por debajo de los estándares propios de una guerra abierta, ya sea híbrida o convencional. En esencia, entre las principales características de este *tertium genus* podemos citar (Baqués, 2017a):

- Se trata de un recurso empleado por actores insatisfechos con el *status quo*, que a tenor de sus niveles de descontento son calificables como moderadamente revisionistas, ya que la aplicación de la ZG implica cierta “paciencia estratégica” (no genera efectos a corto plazo).
- La ZG pretende ser útil para alcanzar objetivos que son, en lo sustantivo, agresivos, asimilables a los que se persiguen en las guerras (*warlike aims*). Entre ellos, provocar la independencia de una parte de un Estado; anexionarse un Estado o una parte del mismo o provocar un cambio de régimen en otro Estado.
- La ZG opera en la frontera misma de lo admisible de acuerdo con el derecho internacional, pero tratando de no generar un *casus belli*¹⁸, al menos hasta que el promotor de esa ZG esté en condiciones de soportar una hipotética escalada. En

¹⁸ Quienes diseñan las ZG tienen presente tanto los parámetros jurídicos como la experiencia práctica, es decir, también consideran aquellos casos en los que, habiéndose vulnerado el derecho, la sociedad internacional no ha autorizado el uso de la fuerza o los casos en los que algún Estado defensor del status quo ha hecho lo propio por su cuenta y riesgo. Es decir, se considera un doble rasero: normativo, pero también empírico.

este último caso, la ZG puede no ser un fin en sí mismo, sino el prelude de una guerra (probablemente híbrida).

- Pese a los fines agresivos de la ZG, los mecanismos a través de los cuales se implementa suelen serlo menos e incluso pueden ser legales y pacíficos durante buena parte del tiempo en el que se despliega. Entre ellos, la generación de una narrativa que denoste al adversario; su divulgación a través de sistemas educativos, mass-media y redes sociales; la movilización de civiles – o, a lo sumo, paramilitares- en las calles (dentro de un arco que engloba acciones compatibles con el estado de derecho y otras de violencia de baja intensidad); “guerrilla económica” y una implicación comedida de las FFAA del Estado que organiza esa ZG. Esto último incluye desde agencias de inteligencia y SOFs hasta la movilización de fuerzas convencionales en las cercanías de la frontera, territorio o aguas en disputa, a fin de evitar la reacción de terceros contra esa ZG.

El concepto de ZG ha sido empleado con frecuencia para aludir a operaciones desarrolladas en tierra firme, pero también es aplicable a la disputa por el control de los océanos. Lo es, desde luego, a los movimientos chinos de los últimos años. De hecho, las operaciones chinas en el mar homónimo constituyen un ejemplo de manual de esta dinámica. Podría decirse, además, que ante la dificultad para llevar hasta sus máximas consecuencias la doctrina de la *Unrestricted Warfare* (Liang & Xiangsui, 1999), en China han aceptado la ZG como un primer paso, por definición más inocuo, pero que en su día podría ser aprovechado a modo de fase inicial del tipo de conflicto analizado por los coroneles citados. El terreno compartido entre la ZG y la *Unrestricted Warfare* es la movilización de todo tipo de recursos no militares, ya sean ideológicos, culturales, económicos o la participación activa de civiles (o de paramilitares), para lo cual Liang y Xiangsui piensan en las remesas de emigrantes chinos distribuidos por doquier, pero también en acciones de presión contra intereses extranjeros en el interior del territorio metropolitano chino. En definitiva, es un escenario presidido por *military operations other than war*, dando pie a situaciones definibles como *semi-warfare* o *sub-warfare*.

¿Qué hace China en esta dirección? Desde 1992, con la reforma de su Ley del Mar Territorial, el gobierno de Pekín cambió su política pactista y hasta de renuncia a zonas en disputa por otra más asertiva, que ha ampliado sus reclamaciones y su contundencia (Holmes & Yoshihara, 2017). De ahí la táctica del *salami* o *fait accompli*, que le ha permitido ganar posiciones en disputa con relativa facilidad, sin sufrir gran desgaste ni represalias dignas de tal nombre. Esa es, en esencia, la filosofía que guía la ZG (v. gr. Mazarr, 2015: 2-4; Wirtz, 2017: 109).

El concepto que mejor expone la estrategia china en el mar es el *Small-stick diplomacy*, que combina reivindicaciones más o menos sólidas con medidas de presión lo suficientemente graves como para que sus vecinos no se atrevan a impugnarlas, asumiendo que se trata de medidas importantes para una China mentalizada para defender esas pequeñas conquistas por la fuerza, llegado el caso; pero también lo suficientemente leves como para que los Estados Unidos (o Japón) no asuman que podemos estar ante un auténtico *casus belli*.

Reproducir todas las “conquistas” chinas de los últimos años es innecesario para nuestros objetivos. Pero podemos citar algunas de las más emblemáticas, aprovechando la circunstancia para mostrar el tipo de iniciativas que está desarrollando. Recordemos el caso del atolón Mischief (tomado en 1994), en las islas Spratly y ubicado, al menos

teóricamente, en la ZEE filipina. Pronto se identificó una pequeña guarnición militar china (hacia 1998) mientras que en tiempos más recientes se ha detectado una pista de aterrizaje y abundantes armas defensivas (al menos desde 2006). O pensemos en el caso, más reciente, del atolón Scarborough (tomado en 2012) ubicado a apenas 200 kms de la costa filipina, muy frecuentado por buques del servicio de guardacostas chino, sobre el que existen sospechas fundadas de que China prevé construir una nueva pista de aterrizaje, previa ampliación artificial del perímetro del islote¹⁹. O pensemos en las islas Senkaku (con recurrente presencia naval china y taiwanesa en sus aguas desde 2012). En este caso la apuesta sube muchos enteros, ya que la disputa lo es con otra potencia regional, como Japón²⁰.

El instrumento del que China se sirve como avanzadilla no son sus buques de guerra, sino unidades auxiliares, pertenecientes al citado servicio de guardacostas, así como a la milicia marítima. Unas y otras pueden ser consideradas como fuerzas paramilitares (Kennedy & Erickson, 2017: 10). Los primeros dependen de la policía (en tiempos de paz) mientras que los segundos están llamados a realizar labores propias de protección civil, pero en alta mar, de modo que sus componentes son en su mayoría voluntarios que ni siquiera pierden el vínculo con su profesión original (normalmente son pescadores). En alusión a unos y otros y por comparación con recientes sucesos en tierra firme, se ha ironizado indicando que el papel de los *Little blue men* chinos no le anda a la zaga al de los *Little green men* desplegados subrepticamente en Crimea por Rusia (Lowsen, 2017).

Esto último no es, desde luego, nada mahaniano. Su perfil es tan bajo que ni siquiera encaja bien en los postulados de la *Jeune école*. Pero es evidente que esa presión y sus pequeñas “conquistas” no serían verosímiles sin la creciente amenaza representada por las FFAA chinas en general y por el PLAN en particular. Así que los comentarios relativos a la modernización de la marina de guerra china del epígrafe anterior deben ser tomados en cuenta. No olvidemos que esto también forma parte de la noción de ZG. Y esto sí que haría las delicias de Mahan...

NUEVOS HORIZONTES PARA LA GEOPOLÍTICA MARÍTIMA: EL DILEMA EN EL ÁRTICO

El Ártico es el nuevo escenario de la disputa por el poder global. No lo fue y no lo pudo ser en tiempos pretéritos -ni siquiera en los de Mahan- ya que lo impedían los hielos permanentes y la dificultad para mantener abiertos algunos de los puertos más relevantes al norte del círculo polar durante suficientes meses al año. Pero, debido al deshielo, las cosas están cambiando rápidamente, y en el horizonte del año 2030 habrán virado definitiva e inexorablemente.

La geopolítica del Ártico basa su razón de ser en, al menos, dos argumentos. Por una parte, el hecho de que ese deshielo está poniendo al descubierto (y facilitando la explotación de) importantes reservas de petróleo (se calcula que el equivalente al 13% del total mundial), de gas natural (cerca del 30%) y de minerales raros (oro, platino y hierro). Por otra parte, la apertura de nuevas rutas marítimas que permitan ahorrar tiempo y dinero en el transporte ya usual de hidrocarburos y de productos manufacturados. La ruta que actualmente une Dailán y Rotterdam por el Canal de Suez alcanza los 21.000 km, mientras que la alternativa que podría discurrir por la ruta ártica conocida como “ruta noreste” a duras penas alcanzaría los 15.000 km. Es evidente que habrá otros beneficios

¹⁹ A pesar de tener en contra un fallo de la Corte permanente de arbitraje del Tribunal de La Haya.

²⁰ Sobre los cielos aledaños también se han dado varios incidentes entre aviones de la fuerza aérea japonesa y la china.

vinculados al deshielo (nuevas pesquerías e incluso turismo). Pero los dos primeros argumentos esgrimidos, por sí solos, justifican sobradamente el creciente interés de las grandes potencias en la zona.

Buena parte de esas riquezas se halla en zonas de soberanía rusa. De hecho, la extracción de hidrocarburos liderada por Moscú se está desarrollando desde hace años. Dada su privilegiada ubicación, el Kremlin tiene mucho que decir en la ruta “noreste”. Pero los movimientos más relevantes de los últimos tiempos los está dando China. Antes de relatar lo más esencial de los mismos, cabe recordar que el gigante asiático tiene en la dependencia energética uno de sus principales talones de Aquiles, siendo un problema creciente dada la cuña establecida entre su creciente clase media, su necesidad de perseverar en la industrialización y el retraso con el que ha abordado la transición energética (depende demasiado del carbón).

Tampoco podemos obviar lo comentado en párrafos anteriores, acerca de la sensación de *strategic encirclement* padecida por los estrategas chinos, dada la presión ejercida por los Estados Unidos en el estrecho de Malaca. A China siempre le puede quedar la muy mackinderiana Nueva Ruta de la Seda, por supuesto. Pero si el argumento de Mahan acerca de la mayor eficacia del transporte marítimo es cierto, es lógico que desde Pekín se abogue por tomar posiciones en el Ártico para abrir esa ruta alternativa para que fluyan las importaciones de fuentes de energía y las exportaciones de manufacturas. Si esto es así... ¿Qué está haciendo China?

Para empezar, declararse “Estado casi-Ártico” ... cuando China carece de territorios al norte del círculo polar. Es decir, se trata de una declaración de intenciones de carácter político que no se concilia fácilmente con la realidad. Precisamente por ello es una declaración de alto voltaje. ¿Cómo se está materializando esa política?

Tiene diversas ramificaciones. Todas ellas enmarcables en el estilo chino del “ascenso pacífico”, sin muchos aspavientos. China ofrece acuerdos que puedan ser presentados ante las respectivas opiniones públicas como *win-win*. Es el caso de la penetración de los inversores chinos en las explotaciones rusas: Rusia cede porque le falta tecnología y porque advierte la maestría china en las grandes infraestructuras. Es llamativo el ejemplo de la explotación de gas natural de la península de Yamal (incluyendo su planta de licuado). Aunque el peso lo lleva la empresa rusa Novatek (con poco más del 50% de la participación), entre las chinas CNPC y Silk Road Found controlan el 30% de las acciones). Lo cual deriva del brazo tendido a las autoridades chinas por Lavrov en julio de 2016 (Baqués, 2018a: 309). Así que este modelo de cooperación se verá reproducido con toda probabilidad en otras zonas árticas.

Además, China hace negocios con la mayoría de los 8 Estados miembros de pleno derecho del Consejo Ártico (del cual es miembro observador) propiciando una miscelánea de acuerdos que, siendo de distinta naturaleza, en cada caso y circunstancias, tienden a asegurar su presencia en la zona y a hacerla necesaria para sus interlocutores. En el caso de Islandia, se ha aprovechado de la mala relación de esta pequeña isla-Estado con la UE (por las cuotas de pesca) para que Wen Jiabao visitara la isla en 2012 y llegara a varios acuerdos que han derivado en una *joint venture* encabezada por SINOPEC, en la explotación de las reservas de hidrocarburos de Dreki por parte de CNOOC, así como en un acuerdo bilateral de libre comercio. En el caso de Noruega, China posee una estación de investigación en Ny-Alesund (Svalbard) denominada “Río amarillo”; en Finlandia - visitada por Xi Jinping apenas hace un año- se ha firmado un acuerdo de cooperación tecnológica y económica, especialmente vocacionado a la industria marítima en el ártico;

mientras que Suecia ha sido integrada, junto a los tres anteriores Estados y Dinamarca, en el AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank).

Lo de Dinamarca es más complejo. China se muestra especialmente proactiva en lo que concierne a Groenlandia. Los dirigentes regionales han viajado a Pekín a fin de mejorar las relaciones bilaterales y, probablemente, a fin de hacer prescindibles las ayudas de Copenhague (McGwin, 2017). China podría estar fomentando el independentismo groenlandés. Algo a lo que en un futuro no tan lejano podrían contribuir los trabajadores chinos que ya están llegando a la inmensa isla, ora requeridos por la mina de hierro de Isua (explotada por la china General Nice Group), otrora a instancias de la principal empresa de pescado congelado de la isla (la Royal Greenland). La muestra más evidente del celo chino en aquellas latitudes ha sido su petición de enajenar una antigua base naval de los Estados Unidos (y de la OTAN) en Gronnedal, aparentemente para apoyar las actividades ordinarias del General Nice Group. Algo a lo que las autoridades danesas se han negado... por el momento.

En definitiva, Mahan no pudo advertir, por razones comprensibles, la importancia geopolítica del Ártico. Pero eso no obsta a que las herramientas de análisis de las que nos provee sean útiles para mejor entender lo que ahí está sucediendo. Porque una China cada vez más volcada hacia el ancho mar ya ha puesto sus ojos en la zona. La otra parte de las tesis de Mahan tendría que ver con la respuesta dada por los defensores del status quo ante la nueva tesitura. Con unos Estados Unidos más preocupados por dirimir sus propias controversias (con Canadá) en la ruta oeste del Ártico y, quizá, con la auto-complacencia derivada de haber logrado la autarquía energética demandada por Waltz gracias al *fracking* (Waltz, 1987)²¹, es posible que Washington llegue tarde a un escenario que será muy relevante para dirimir la disputa por el poder marítimo, por el poder naval y, al final, por el poder político mundial en los próximos lustros.

UNA APROXIMACIÓN A LA ESTRATEGIA MARÍTIMA COMERCIAL CHINA: AMÉRICA LATINA Y ÁFRICA

Mahan decía que el comercio marítimo era el principal estímulo para el ulterior desarrollo del poder naval. De nada serviría poner el carro delante de los bueyes. Ése es el sentido del rearme naval chino, incluso si consideramos el acceso a otros continentes, como África y América. Así, el salto cualitativo del PLAN ha llegado de la mano del progreso económico y comercial desarrollado una vez las reformas de Deng Xiao Ping se hacen realidad. No se trata sólo de algo que permite el incremento del presupuesto de defensa chino. Más allá de dicha evidencia, lo que se ha producido en estos años es una apertura de China al mundo... sobre todo a través de los mares.

El trato de nación más favorecida otorgado por los Estados Unidos como derivado de la estrategia de aproximación diseñada por Nixon/Kissinger, así como su ulterior integración en la OMC, fueron acicates de importancia. Como también los primeros contactos realizados en ambos continentes a partir de la narrativa de tipo “sur-sur” que

²¹ Waltz no habla del *fracking*, por motivos cronológicos. Pero sí alude a la conveniencia de disminuir la dependencia de los hidrocarburos ajenos como condición de posibilidad de la paz mundial, así como, en lo que ahora nos ocupa, como mecanismo que permita a los Estados Unidos disminuir su presión sobre terceros Estados (Waltz, 1987). La postura de Waltz es neorrealista defensiva. Mearsheimer no estaría de acuerdo con este diagnóstico, ya que esa relajación, aunque puede generar estabilidad a corto plazo, es contraproducente a medio y largo plazo, por cuanto los Estados Unidos están concediendo demasiado margen de maniobra a sus competidores por el poder mundial, de modo que al cabo de unos años el conflicto por la hegemonía puede ser más cruento.

permitió a China posicionarse como un igual de los Estados en vías de desarrollo, levantando menos suspicacias que las viejas potencias coloniales y que los propios Estados Unidos.

En ello incide la convicción china de que la geoeconomía precede y configura a la geopolítica. Desde Pekín se enfatiza el rol de China en la integración de la economía global y, en definitiva, en la interdependencia mundial (Liu Xuelian, & Xu Liheng, 2011: 71). No es algo tan distinto a lo que años atrás propusieron, cada cual a su modo, el Imperio británico y los propios Estados Unidos.

El auge chino en materia de transporte marítimo ha llevado a este país a ser el de mayor capacidad -a veces compitiendo con Japón-, sea cual sea el parámetro empleado para dichas mediciones. De acuerdo con cálculos de UNCTAD, el epígrafe “ubicación de la propiedad efectiva” indica que la flota China incluye 5.405 buques, con 200.179.000 TPM, para un 12% del total mundial. Japón maneja asimismo excelentes cifras, al contar con 4.022 buques, que comprenden 228.553.000 TPM (13.6 % del total mundial)²². Por su lado, a efectos comparativos, los Estados Unidos cuentan con 1.927 buques, con 57.356.000 TPM (3.4% del total mundial) y Rusia con 1.734 buques, pero para sólo 18.883.000 TPM (1.1% del total mundial)²³.

Son, al fin y al cabo, perspectivas, tendencias y retos para los Estados que quieren ser potencias. China, tras años de ostracismo, ocupa un lugar privilegiado. Son aplicables a cualquier escenario (también al comercio marítimo inter-asiático, por supuesto). Pero sugieren un incremento de la capacidad china para moverse por todas las latitudes. Dicho lo cual... ¿Hasta qué punto eso ya es un hecho?

La penetración china en África y América Latina es significativa, con modelos matizadamente distintos. En África funciona el denominado “modelo Angola” que, en esencia, consiste en que China, ávida de hidrocarburos y de minerales raros, se acerca a los Estados africanos que los poseen, realiza inversiones en obras públicas e infraestructuras (escuelas, presas, carreteras, ferrocarriles, etc.) y les permite financiarlas a un coste inferior al de los mercados internacionales o incluso pagar esas obras en especie (aceptando, como moneda de cambio, esas fuentes de energía que tanto necesita el gigante asiático). A la larga, esa penetración ha derivado en otros tentáculos, como la creciente presencia de ciudadanos chinos en esos Estados (ingenieros, capataces o peones) o la “colonización” de otras industrias locales, especialmente la textil. Estados como Sudán y Angola se hallan entre los principales proveedores de hidrocarburos de China, que también mantiene excelentes relaciones comerciales con Guinea Ecuatorial, Níger, Zambia, Tanzania²⁴, Nigeria²⁵ o Etiopía²⁶, entre otros. A lo que hay que sumar las

²² El diferencial se debe a que los buques japoneses son, por término medio, mayores y de mayor capacidad de carga que los chinos. Pero esa circunstancia va a durar poco, ya que la flota china está en proceso de modernización (China es el Estado que más desguaza en el mundo) para ser más competitiva en este ámbito.

²³ Son datos que deben ser matizados y puestos en contexto, debido a que existen Estados cuya capacidad de transporte marítimo es exagerada en relación con otros indicadores de sus economías, caso de Dinamarca y Noruega, Corea o Singapur y, desde luego, Grecia. Asimismo, es evidente que los portes pueden ser realizados por terceros. Sin embargo, eso ha sido considerado por diversos autores, incluido Mahan, como signo de debilidad y preludio de decadencia.

²⁴ Entre 2003 y 2013 las empresas chinas que invertían en este Estado pasaron de 30 a 300 (Pigato y Tang, 2015: 18).

²⁵ China ha creado un gran consorcio para controlar el textil nigeriano, denominado Yuemei-Nigeria Textile Industry Park.

²⁶ El protagonismo aquí es para el sector del calzado, a través del Huajian Group. Pero tras ese interés está el control de las rutas que llegan al Mar Rojo para importaciones de crudo.

inversiones para la extracción de cobre en Sudáfrica (que además es miembro de los BRICS) o la R. D. Congo.

Últimamente se han disparado sus inversiones en el Magreb. Destaca Argelia, en cuya costa está construyendo una de las terminales marítimas más importantes del mediterráneo (en Cherchel, a unos 70 kms de Argel)²⁷. En 2017 se realizó un acercamiento de envergadura a Marruecos, donde el grupo chino Haite invertirá más de 1.000 millones de dólares en la construcción de una ciudad industrial (zona de Tánger), cerca del puerto -ya potenciado- y de la vía férrea. Este *hub* será un polo de atracción para 200 empresas chinas de sectores como el automóvil y la electrónica.

Aunque a Pekín le interesa controlar las rutas marítimas que unen ambos continentes, la estrategia china en África también contempla el desarrollo de vías férreas y carreteras que unan el continente de norte a sur y de sur a este (la conexión ferroviaria entre Addis Abeba y el puerto de Djibouti es un buen ejemplo) y de este a oeste (el ferrocarril que une Tanzania con Zambia y, desde ahí, alcanza Port Lobito, en la costa angoleña ya está prácticamente finalizado). En África se desarrolla una dimensión marítima y otra terrestre que, en último término, estarán perfectamente sincronizadas.

Los resultados en África son aún modestos, comparados con la inversión de la UE o de los Estados Unidos en dicho continente. Pero lo significativo es el impulso. El trabajo realizado en los últimos 15 años por China en la construcción de infraestructuras de transporte y comunicaciones recuerda sobremanera los primeros éxitos de las potencias coloniales, hace siglo y medio. Además, su capacidad de convocatoria de Estados ávidos de contar con alternativas financieras al FMI y el BM se puede de manifiesto con en el Foro de Cooperación China-África (FOCAC) que en 2006 contó con 48 Estados. Asimismo, la implicación china en zonas asoladas por desastres naturales o crisis humanitarias es cada vez más palpable, aunque se presta a diversas interpretaciones²⁸.

En América Latina la tendencia es paralela, aunque con su propia idiosincrasia. Los hidrocarburos americanos suelen ser más pesados, más caros de refinar y requieren de rutas más dilatadas para ser transportados a China, así que a Pekín le interesan menos que los africanos. Ahora bien, Latinoamérica es útil para China a la hora de suministrar materias primas y forrajes. Es el caso de la soja, cultivada en los Estados de MERCOSUR, de la lana uruguaya, del maíz mexicano o de la harina de pescado peruana. Mientras que, entre los metales, Brasil exporta hierro, y Perú y Chile, cobre.

Hoy en día China es el principal receptor de las exportaciones peruanas (sobre todo, de minería), por encima de los Estados Unidos, invirtiendo la relación existente en el contexto del cambio de siglo²⁹. A ello ha contribuido el Tratado de Libre Comercio firmado en 2010, aunque tampoco faltan las iniciativas privadas llamadas a maximizar sus posibilidades³⁰. Desde este punto de vista, y sin perjuicio de considerar otros aspectos

²⁷ Como muestra del pragmatismo chino, la empresa CSCEC está construyendo en Argel la tercera mezquita más grande del mundo, con capacidad para más de 100.000 fieles, sólo por detrás de las de La Meca y Medina (aunque como anécdota se puede añadir que sí gozarán del minarete más alto del mundo). Su valor se sitúa en torno a los 1.000 millones de euros.

²⁸ La crisis de Darfur o el impacto del maremoto del año 2000 en Somalia han hallado parte de su consuelo en ayudas llegadas desde China. Curiosamente, se trata de zonas ricas en petróleo y en uranio (Martins, 2005: 262).

²⁹ El 26% de las exportaciones peruanas se dirigen a China. Por su parte, Perú recibe más de un 22% de sus importaciones del gigante asiático (sobre todo, telefonía móvil, coches y ciclomotores) de modo que también en este lado de la balanza comercial, China ha superado a los Estados Unidos en el primer lugar del ranking.

³⁰ Como la Cámara de Comercio Peruano China (CAPECHI), creada en 2001.

que también pueden influir en estas dinámicas³¹, Perú podría convertirse en la puerta de entrada del comercio marítimo de China hacia América Latina por la ruta del Pacífico.

A cambio, China hace negocios ya que estos Estados importan productos manufacturados, desde maquinaria semi-pesada a electrodomésticos, pasando por textiles (incluyendo calzado)³². Además, como ya sucediera en África, China está consiguiendo participar en foros regionales que tienen por objeto la dinamización de la cooperación económica en América (Cornejo, 2005). China es miembro del Banco de Desarrollo del Caribe, y miembro observador de la OEA y del Banco Interamericano de Desarrollo. También está integrado en los mecanismos de diálogo de MERCOSUR, del Pacto Andino y de CARICOM (Baqués, 2017b: 24). A lo que hay que añadir las especiales complicidades derivadas de que Brasil sea uno de los BRICS.

CONCLUSIONES

El crecimiento económico chino a lo largo de los últimos lustros ha sido exponencial. Su periplo se inició haciendo un uso intensivo de la fabricación de útiles baratos, de baja calidad y de escaso valor añadido, a partir de técnicas de ingeniería invertida. Pero los productos que la industria china es capaz de producir y exportar son cada vez más variados, complejos y originales. Como dato curioso, pero significativo³³, en los últimos tiempos China se ha encaramado hasta los primeros puestos del ranking mundial de patentes, pisándole los talones a los Estados Unidos, ligeramente por delante de Japón y muy por delante de Corea del Sur y Alemania, que ocupan el 4º y 5º lugar de la clasificación mundial. Ahora bien, mientras que los Estados Unidos mantiene una evolución constante del número de patentes solicitadas y otorgadas en los últimos años, y mientras el crecimiento de las patentes niponas es moderado, el ritmo al que están creciendo en China (por encima del 10% anual, algo más de lo que ha crecido su PIB en los últimos 15 años) augura que en poco tiempo ocupará la primera posición del ranking mundial.³⁴

Debido a la confianza que eso le reporta, China es uno de los Estados que más promueve el comercio internacional en general, y el comercio marítimo en particular. Se trata, en el fondo, del caldo de cultivo alabado y avalado por Mahan como motor, no sólo del progreso, sino también del poder marítimo, del poder naval y, finalmente, del poder global. En la práctica, cualquier somero repaso del potencial de su flota mercante, de la diversidad de Estados de todos los continentes en los que se dan fuertes inversiones procedentes de China o del celo por estar atento a la apertura de nuevas rutas marítimas, constituyen una muestra palpable de esta tendencia. La economía china ganó barlovento tiempo atrás y ahora se dispone a explotar el éxito.

Sin embargo, el régimen chino, limitador de derechos y libertades, no facilita las cosas. La economía china, a pesar de lo dicho, mantiene elementos propios de los modelos extractivos: excesiva burocratización, corrupción estructural, así como dinámicas exageradas de monitorización política de la actividad económica. Ése sería el principal

³¹ Como los efectos de la “Ley China” de 1849 que, a base de años, ha propiciado que en Perú residan más de 1 millón de personas cuyas familias son originarias de China.

³² Las importaciones venezolanas de calzado chino fueron tan importantes a principios de este siglo que prácticamente hundieron la producción local (Cornejo, 2005: 242).

³³ Es uno de los parámetros a los que Acemoglu y Robinson asignan más relevancia para asumir que un país ha abrazado lógicas inclusivas, apartando las extractivas, ya que las economías extractivas desincentivan el mérito y, con ello, la emprendeduría.

³⁴ Vid. http://www.wipo.int/pressroom/en/articles/2018/article_0002.html

lastre, de acuerdo no sólo con las tesis de Mahan, sino también con las más recientes de Acemoglu y Robinson, a las que hemos hecho referencia al hablar del marco teórico de este análisis. Ahora bien, bajo la apariencia de un discurso formalmente marxista-leninista, se ha ido generando cada vez más margen para la propiedad privada (en ocasiones revestida de la añeja figura socialista del usufructo igualitario) así como para las dinámicas de mercado (inversiones por la expectativa de beneficio, fijación paretiana de precios, atención a demandas originadas más allá de la mera necesidad). Tanto es así que las grandes corporaciones chinas (especialmente las que invierten en el extranjero) se parecen mucho más a una empresa multinacional occidental que a un viejo y gris monopolio público de la etapa maoísta. Desde ese punto de vista, y con las reservas necesarias respecto a posibles involuciones, lo comentado al principio de este párrafo no sería un obstáculo para la aplicación de las tesis de Mahan.

Las variables que en buena medida dependen de este espíritu comercial no le andan a la zaga. La gran mayoría de la gran población china se concentra en la costa este del país, sobre todo en las provincias de Guangdong (donde se hallan los territorios autónomos de Macao y Hong Kong), Zhejiang, Jiangsu, Shandong y Tianjin. Además, claro, del municipio de Shanghai, que goza de un estatus administrativo especial. Ahí se concentra la incipiente clase media china.

Más allá de la cuestión estrictamente demográfica, destaca el hecho de que en esta franja litoral se hallan algunos de los puertos más grandes y activos del orbe. En el *top-ten* mundial podemos encontrar hasta 7 puertos chinos, a saber, los de Shanghai, Hong Kong, Shenzhen (también en la provincia de Guangdong y cercano a la propia Hong Kong), Ningbo-Zhoushan, Qingdao Guangzhou y Tianjin³⁵. Alrededor de esos puertos han brotado urbes volcadas hacia el mar, precisamente en ese sentido amplio al que tanto aludía Mahan (no sólo personal embarcable, sino también servicios auxiliares, estibadores, astilleros, comerciantes, personal de seguridad, transporte y movimientos en los muelles y alrededores). Así que China ostenta, también desde este punto de vista, una posición privilegiada, siempre desde el punto de vista inherente al marco teórico empleado en esta investigación³⁶.

Las políticas públicas chinas contribuyen a la consolidación de estas dinámicas, incluyendo tejer una red de bases en el exterior. De hecho, éste es uno de los puntos en los que más fielmente se han seguido los postulados de Mahan. La presencia china en el Collar de Perlas, desde Camboya hasta Pakistán, luego prolongada hacia el Mar Rojo y hacia la orilla sur del mediterráneo, constituye una muestra de este empeño. Su creciente interés por construir terminales de ferrocarril que alcancen la costa angoleña presagia la continuidad del modelo hasta lograr una nueva “circunnavegación” de África. El fantasma de Zheng He ha vuelto para quedarse, cumpliendo su viejo sueño... 500 años después.

Siendo así... ¿qué problema hay, si es que alguno, para que China se convierta en una potencia marítima? Haberlo, haylo. Aunque asumamos que no habrá involución económica y que las instituciones políticas seguirán su lenta pero progresiva adaptación a lógicas de mercado, todavía hay que echar un vistazo a la geografía. Porque, decíamos,

³⁵ Cardona, Asun (2016), Los 10 puertos de carga más grandes del mundo, *Sertrans*, 19 de octubre: <http://www.sertrans.es/transporte-de-mercancias/10-puertos-carga-mas-grandes-mundo/> Sólo se intercalan entre ellos los de Singapur, Busan (Corea del Sur) y Jebel Ali (Dubai).

³⁶ Podría añadirse la posibilidad de entender China como “base permanente” respecto al tráfico marítimo del mar de China e incluso respecto al estrecho de Malaca, así como la presencia de importantes ríos navegables, como el Yangtsé (que desemboca muy cerca de Shanghai y es el tercero más largo del mundo) y el “Río amarillo” (el 6º más largo del mundo, que desemboca cerca de Tianjin).

China es un Estado del *Rimland*, en los términos de Spykman. Eso significa que tiene que mirar constantemente a sus espaldas, dada la presencia de poderosos rivales geopolíticos. Ni Rusia ni India son de fiar para Pekín. Aunque (o precisamente por ello) su apuesta debe pasar por sostener las mejores relaciones posibles con ambos (lo cual se antoja más fácil con Moscú, al menos a corto plazo). Ahí puede jugar su papel la Organización para la Cooperación de Shanghai, pero el perfil bajo de esta organización es delatador de los recelos entre sus propios componentes.

Asimismo, como suele suceder con los Estados del *Rimland*, los accesos al océano de los que dispone China distan de ser francos. La capacidad de bloqueo en potencia de los principales accesos a las costas chinas ejercida por la US Navy no debe ser despreciada. Que las autoridades chinas hayan tomado buena nota de ello está detrás de la modernización en curso del PLAN. Aunque a China le faltan lustros para compararse militarmente al potencial de los Estados Unidos en Asia³⁷, la verdad es que teniendo en cuenta otros parámetros, relacionados con el impacto de las bajas propias en las sociedades occidentales, su apuesta puede pasar por disuadir mediante la amenaza de destruir una o varias TF de la US Navy.

Esto nos devuelve al punto de partida. La geografía es importante y podría jugarle una mala pasada a China. Pero, aunque no podamos prescindir de la misma y de la gestión de sus puntos fuertes y débiles, no será determinante. Habrá que tener en cuenta el juego de alianzas entre potencias, que será fundamental en los próximos lustros. Pero no está claro quién saldrá ganando con ello. Ésa es la parte de la historia que no está escrita. Depende de la habilidad de los gobernantes y se resiste a la mera tiranía de la geografía (por más que ésta marque las cartas). No es descabellado pensar que China pueda erosionar la red de alianzas que tanto le ha costado tejer a Washington (ya lo está intentando), así como que pueda cubrir su objetivo gracias a dinámicas de *bandwagoning*, de acuerdo con las tesis de Stephen Walt (Walt, 1987: 19-21). Filipinas podría ser un candidato importante a adoptar esa deriva. Para evitar que todo eso suceda, los Estados Unidos se verán obligados a mantener e incluso a incrementar su presencia en la zona.

NOTA SOBRE EL AUTOR:

Josep Baqués es Profesor de Ciencia Política en la Universidad de Barcelona, España.

REFERENCIAS

Acemoglu, Daron y Robinson, James A. (2012), *¿Por qué fracasan los países? Los orígenes del poder, la prosperidad y la pobreza*. Vizcaya: Deusto Ediciones.

Baqués, Josep (2017a), “Hacia una definición del concepto Gray Zone”. *Documento de investigación 2/2017*, Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Baqués, Josep (2017b), “Análisis de tendencias geopolíticas a escala global”. *Documento de investigación del Instituto Español de Estudios Estratégicos DI 18/2017*.

³⁷ Hay que tener en cuenta que, en el estadio actual del rearme naval chino, aún incompleto, si China apuesta por trasladar el grueso de su fuerza aeronaval hacia el mar de china meridional, inevitablemente dejará desguarnecido el noreste, en las proximidades de Japón, con lo que pronto se convertiría en un bastión de las armadas estadounidense y nipona, trabajando de consuno. En cambio, si el protagonismo lo tiene la zona oriental del mar de China, dejaría desguarnecido el flanco en el que podría operar la marina de guerra India, que podría plantear una pinza estratégica aprovechable por los Estados Unidos.

Baqués, Josep (2018a), “La Geopolítica del Ártico: una nueva pieza en el gran tablero chino”, *Revista General de Marina*, Tomo 274 (marzo), pp. 307-313.

Baqués, Josep (2018b), “Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial”, *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, No. 11 (junio), pp. 107-130.

Bradford, James C. (2013), *Admirals of the New Steel Navy: Makers of the American Naval Tradition, 1880-1930*, Annapolis: Naval Institute Press.

Cornejo, Romer (2005), “América Latina en la perspectiva de China”, en RÍOS, Xulio (coord.), *Política Exterior de China*, Barcelona: Ediciones Bellaterra, pp. 219-250.

Guangqian & Youzhi (2005), *The Science of military strategy*, Beijing: Military Science Publishing House.

Holmes, James & Yoshihara, Toshi (2017), “Five Shades of Chinese Gray-Zone Strategy”, *The National Interest* (may).

Kennedy, Conor & Erickson, Andrew (2017), *China's Third Sea Force*, US Naval War College, Newport.

Keohane, Robert & Nye, Joseph S. (1977), *Power and Interdependence*, Boston: Little, Brown Co Ltd.

Keohane, Robert (1984), *After Hegemony*, Princeton (NJ): Princeton University Press.

Liang, Qiao & Xiangsui, Wang (1999), *Unrestricted Warfare*, Los Angeles (CA): Pan American Publishing.

Lowsen, Ben (2017), “China's Maritime Operation: The 'Gray Zone' in Black and White”, *The Diplomat* (may).

Luttwak, Edward (1995), “Toward Post-Heroic Warfare”, *Foreign Affairs*, Vol. 74, No. 3, pp. 109-122.

Liu Xuelian, & Xu Liheng (2011), “New Geopolitics Security Conception in Globalization Era”, *Northeast Asia Forum*, Vol. 20, No. 2, pp.68-74.

Mackinder, Halford (1904), “The Geographical pivot of History”, *Geographical Journal*, Vol. 170, No. 4, pp. 298-321.

Mahan, Alfred T (2007[1890]), *La influencia del poder naval en la historia*, Madrid: Ministerio de Defensa.

Mahan, Alfred T (1897), *Interés de los Estados Unidos de América en el poderío marítimo*, Bogotá: Universidad nacional de Colombia.

Martins, Dora (2005), “China en el liderazgo de los países subdesarrollados”, en RÍOS, Xulio (coord.), *Política Exterior de China*. Ediciones Bellaterra, Barcelona, pp. 251-284.

Mazarr, Michael J. (2015), *Mastering the Gray Zone: Understanding a Changing Era of Conflict*, Carlisle Barracks, US Army War College Press.

McGwin, Kevin (2017), “Greenland leaders head to China seeking greater Chinese involvement in their nation's economy”, en *Arctic Now* (2 de noviembre).

Mearsheimer, John (2001), *The Tragedy of Great Power Politics*, Norton: London & New York.

Nan Li (2011), “The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From 'Near-Cost' and 'Near Seas' to 'Far-Seas'”, en Saunders, Pkilip, Yung, Christopher, Swaine,

- Michael & Nien-Dzu Yang, Andrew (eds.), *The Chinese Navy. Expanding Capabilities, Evolving Roles*, Washington DC: Institute for National Strategic Studies, pp. 109-140.
- Pehrson, Christopher (2006), *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Litoral*, Carlisle: US Army War College.
- Penghong, Gi (2015), "China's Evolving Overseas Interests and Peaceful Competition", en Dutton, Peter & Martinson, Ryan (eds.), *Beyond the Wall. Chinese Far Seas Operations*, Newport: Naval War College, pp. 63-72.
- Pigato, Miria & Tang, Wenxia (2015), "China and Africa: Expanding Economic Ties in an Evolving Global Context", *Investing in Africa Forum*, en www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/Event/Africa/Investing%20in%20Africa%20Forum/2015/investing-in-africa-forum-china-and-africa-expanding-economic-ties-in-an-evolving-global-context.pdf.
- Qiyu, Xu (2015), "Multipolar Trends and Sea-Lane Security", en Dutton, Peter & Martinson, Ryan (eds.), *Beyond the Wall. Chinese Far Seas Operations*, Newport: Naval War College, pp. 23-32.
- Rielage, Dale C. (2015), "Multipolarity and the Future of Sea Lane Security", en Dutton, Peter & Martinson, Ryan (eds.), *Beyond the Wall. Chinese Far Seas Operations*, Newport: Naval War College, pp. 7-12.
- Spykman, Nicholas (1942), *America's Strategy in World Politics*, New York: Harcourt, Brace & Co.
- Tang Fuquan & Wu Yi (2007), "A Study of China's Sea Defense Strategy", *China Military Science*, No. 5.
- Wallerstein, Immanuel (1984), *The Politics of the World Economy*, Cambridge University Press.
- Walt, Stephen (1987), *The Origins of Alliances*, Ithaca (NY): Cornell University Press.
- Waltz, Kenneth (1987 [1979]), *Teoría de la política internacional*, Buenos Aires: Grupo Editorial Latinoamericano.
- Wirtz, James J. (2017), "Life in the 'Gray Zone': observations for contemporary strategists", *Defense & Security Analysis*, Vol. 32, No. 2, pp. 106-114.
- Ye Xinrong & Zuo Linping (2004), "Strategic Reflections Regarding the March of the Navy from the Near Seas to the Far Seas", *Military Art Journal*, No. 10.
- Yung, Christopher (2015), "Chinese Overseas Basing Requirements for the Twenty-First Century", en Dutton, Peter & Martinson, Ryan (eds.), *Beyond the Wall. Chinese Far Seas Operations*, Newport: Naval War College, pp. 47-61.