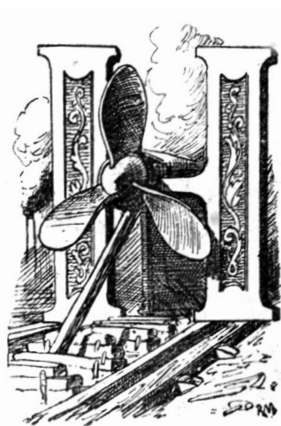


LA ESTRATEGIA GLOBAL DE CHINA: DOMINAR EL MUNDO DESDE LA MAR

Javier DE CARLOS IZQUIERDO
Doctor en Historia



AY quien considera que las numerosas aspiraciones territoriales en el mar Meridional de China están impulsando la modernización de su Armada. Y sin duda sus demandas sobre las islas Spratly, Paracel e incluso en el archipiélago de las Senkaku motivan el crecimiento y la modernización de sus capacidades navales. Pero además de este factor, en el año 2012 Beijing ha puesto en marcha un ambicioso plan de expansión comercial y geoestratégico para consolidarse como potencia mundial. Y para ello es imprescindible alcanzar un poder naval mucho mayor que el que ahora tiene. Este plan es frecuentemente conocido como la Ruta de la Seda, pero es más conveniente llamarlo Estrategia OBOR (1), que es el mejor exponente de la ambición china de

dominar el mundo llevando a cabo una política expansionista. Esencialmente consiste en desarrollar sus propias infraestructuras logísticas en todo el mundo para asegurar su comercio global, así como el aprovisionamiento de materias primas y energía.

La Estrategia OBOR

Desde que el presidente chino Xi Jinping ocupó la secretaría del Partido Comunista en 2012, la política exterior china ha pasado a ser expansionista y a estar orientada a cumplir el sueño de convertirse en el centro de Asia y del

(1) OBOR es el acrónimo de *One Belt, One Road*. Es más conveniente usar este término porque China trata de utilizar la Ruta de la Seda del Siglo XXI para tratar de beneficiarse, asociando su estrategia con el proyecto de la Ruta de la Seda de la UNESCO y de la OMT para el turismo sostenible y cultural en Asia Central, que nada tiene que ver.

mundo. Para lograr este objetivo, se ha lanzado a una carrera desenfrenada de construcción y control de infraestructuras repartidas por todo el mundo. El principal motivo de la toma de decisión del presidente Jinping son las contradicciones de la economía del país, que tras la crisis económica mundial y desde el año 2009 es incapaz de crecer por encima del 6,8 por 100 (2). Las medidas aplicadas por China para reconducir esta situación han sido fomentar el consumo privado interno y el desarrollo de obras públicas. Pero ninguna de las dos iniciativas ha tenido éxito, la primera por la inclinación al ahorro de las clases más desfavorecidas y la segunda por la necesidad de financiación doméstica, insuficiente para poder realizar las obras públicas.

Para financiar la Estrategia OBOR (*One Belt, One Road*) se utiliza principalmente el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras, que presta el dinero, y el país en el que se construye la infraestructura es quien asume la mayor parte del coste. El objetivo más conocido de la Estrategia OBOR es en realidad operacional: el control de una red de infraestructuras mundiales para garantizar el tráfico comercial. Pero tiene otros objetivos de carácter táctico y estratégico. Los tácticos son: la reactivación del Producto Interior Bruto, conseguir liquidez para la construcción de infraestructuras, reequilibrar las desigualdades regionales internas y ocupar el exceso de capacidad industrial. Y el objetivo de carácter estratégico es: arrebatar la posición hegemónica de Estados Unidos en el orden internacional. Por ello, la Estrategia OBOR es el mejor exponente de la ambición china de dominar el mundo llevando a cabo una política expansionista, para lo cual es imprescindible una potente estrategia marítima.

La estrategia marítima de China

En octubre de 2017 el presidente chino prometió que en el año 2050 las Fuerzas Armadas tendrían capacidad expedicionaria de alcance global. Más allá de personalismos de cualquier tipo, es probable que hacia 2030 Xi Jinping siga al frente del Partido y de la República, y buena parte de las capacidades prometidas ya estén operativas. El gasto en defensa, según el *World Factbook* de 2016, continúa estando en torno al 2 por 100, pero el Congreso Nacional del Pueblo, celebrado en marzo de 2018, prevé que esta cifra vaya aumentando hasta un 8 por 100 en 2018. Sus principales programas de inversión afectan directamente al dominio marítimo: portaviones, misiles y cazas. Cuando China hizo público el *Libro Blanco* sobre su estrategia militar en

(2) Un aumento anual del PIB de un 6,8 por 100 es una cifra excelente, pero no lo es una reducción del 40 por 100 del crecimiento, ni tampoco la incapacidad por parte de las autoridades chinas de controlar su propia economía.

2015 (3), señaló con claridad que su Marina estaría orientada a la «protección marítima lejana», algo parecido a lo que conocemos como doctrina de la defensa anticipada.

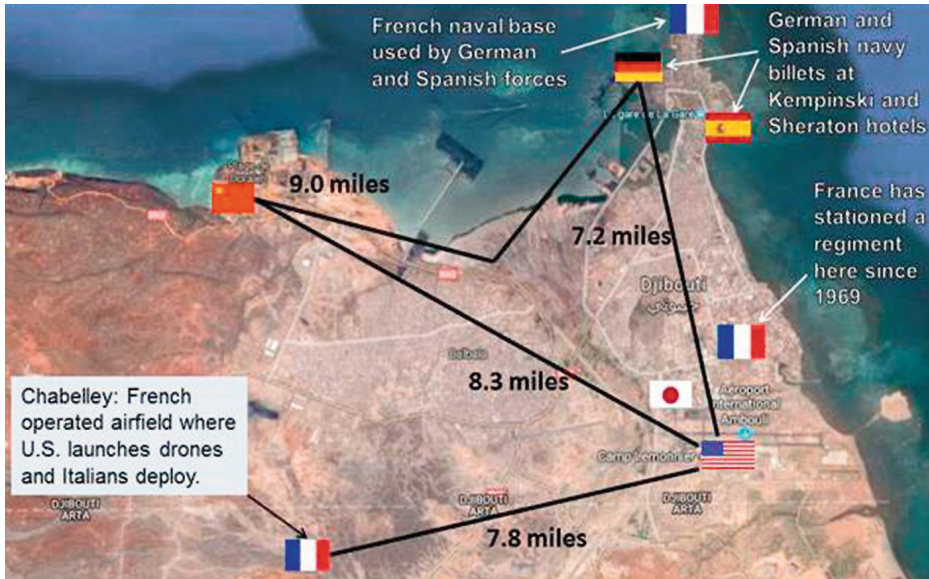
De lo que no cabe duda es de que China persigue contar con dos grupos aeronavales, uno en el océano Índico y otro en el Pacífico. Para llevar a cabo este plan, está haciendo un extraordinario esfuerzo industrial, tecnológico y financiero. Pero este esfuerzo es absolutamente necesario para apoyar las actividades de la Estrategia OBOR y las bases logísticas que está construyendo repartidas por todo el mundo. Como se ve, los *hub* logísticos que está incorporando bajo su control son también las infraestructuras necesarias para el apoyo a sus próximos grupos aeronavales.

Los dos nuevos grupos aeronavales

Cuenta actualmente con dos portaviones, el *Liaoning* y el *Shandong*. El primero fue adquirido a Ucrania en 2012 y puesto en servicio en 2014 y el segundo, construido íntegramente en China, fue presentado a la opinión pública en abril de 2017 y se espera que esté operativo antes de 2020. El tercero, tras completar su fase de diseño, ha comenzado a construirse en los astilleros de la empresa pública Shipbuilding Industry Corporation y parece que podría estar terminado en 2021. Los detalles sobre el programa de construcción de portaviones es escasa, ya que por su importancia estratégica es materia reservada. Como consecuencia, la mayor parte de la información está fragmentada y es interesada: se difunde que el principal reto es lograr la propulsión nuclear por las implicaciones que supone, en particular por el empleo de las catapultas más avanzadas. Por lo tanto, parece previsible que próximas noticias confirmarán que China ha sido capaz de superar el reto de la propulsión nuclear en los portaviones.

Pero lo que más nos importa considerar en el proceso de modernización de la Marina del Ejército Popular de Liberación (AEPL) es que se pretende construir una flota inicial de seis portaviones, que podrían estar plenamente operativos en torno al año 2035, y otros dos que entrarían en servicio en 2040. Hoy en día, la AEPL persigue disponer de dos grupos aeronavales lo antes posible. Los dos portaviones que encabezarán cada grupo ya comienzan a navegar por el mar de China oriental para lograr su plena capacidad operativa. Pero en el año 2020 ya estarán constituidos estos dos grupos y navegarán en este mar y en el Índico. Cada uno de ellos estará escoltado al menos por seis navíos de

(3) El *Libro Blanco* de la estrategia militar china fue publicado en 2015 por la Oficina de Información del Consejo de Estado de la República Popular. Disponible en: <https://goo.gl/Dy6wxz>.



Instalaciones militares internacionales en Yibuti. (Fuente: DOWNS, E., et al., 2017:27).

apoyo, entre los que habrá varios destructores, fragatas y algunos submarinos. En esa fecha será cuando alcancen su verdadera importancia la Base Naval de Yibuti, el puerto paquistaní de Gwadar o las islas Spratly.

Los intereses territoriales chinos

El puerto paquistaní de Gwadar es muy importante para la Estrategia OBOR porque asegura a China el suministro energético desde Irán. Este puerto comenzó a ser utilizado en noviembre de 2016 para la conexión con África y Asia Occidental. Es un enclave básico para su estrategia militar no solo por su situación, sino por su profundidad, ya que es adecuado para su uso por submarinos y portaviones. Además es el punto de entrada en el continente del gasoducto procedente de Irán, que para iniciar su funcionamiento solo está a la espera de que se termine la parte paquistaní que conecta con China, porque Irán ya ha terminado su conexión con Pakistán. Por otro lado, Gwadar es el punto de salida del llamado Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) aún en construcción, que atraviesa Pakistán y que permitirá que el tiempo medio de transporte de un barril de crudo desde Arabia Saudí a China se reduzca a la mitad. Sin embargo, para la India es más importante el puerto de Chabahar, en el sur de Irán, porque es el lugar donde las mercancías procedentes de India

vía marítima arriban y se dirigen hacia el norte ya por ruta terrestre. Este es el itinerario asociado al Acuerdo de Transporte de Ashjbat (4), en el que no está China pero sí Kazajstán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán, Omán, Pakistán e India.

El puerto de Hambantota en Sri Lanka está siendo utilizado desde el año 2010 por China. En 2017 fue firmado un contrato de arrendamiento por 99 años en el que se supone queda recogido que nunca será usado con fines militares. Este acuerdo es el resultado de la incapacidad del pago por parte de Sri Lanka de la deuda contraída con China, buena parte de la cual se ha contraído precisamente por los préstamos para construir infraestructuras realizadas por el gigante chino, como el del propio puerto de Hambantota. Mientras tanto, la India está tratando de asumir la explotación de un aeropuerto en el mismo país.

Como es sabido, China ha construido numerosas instalaciones en los archipiélagos de arrecifes de las islas Spratly y Paracel en el mar del Sur de China. Esta política de hechos consumados ha puesto fin (de momento) a las controversias sobre su titularidad. En las Spratly se han construido varios aeropuertos, alargando artificialmente la extensión de las islas de Subi, Mischief y Fiery Cross y también otras estructuras auxiliares para vigilancia y, presuntamente, instalación de misiles. La comunidad internacional poco o nada ha hecho para evitar esta política de hechos consumados, mientras que China hace propaganda de un enorme barco con capacidad de dragar 6.000 m³ por hora, que construye «islas por arte de magia». En las Paracel, también ha instalado un importante enclave logístico en Woody Island. Pero parece que la función más importante de todas estas infraestructuras, más allá de acreditar *de facto* su titularidad, son las instalaciones de radar y vigilancia. Para hacerse una idea de su dimensión, los hangares más grandes pueden albergar con facilidad el avión de transporte Y-8.

En 2016 China también comenzó a construir su primera base naval en el extranjero, en Yibuti. Su interés por proteger su flota mercante contra la piratería en el golfo de Adén le llevó a iniciar actividades en el área en 2008. Después a colaborar con la Operación ATALANTA y finalmente argumentar la necesidad de tener una base naval militar propia en la zona, esta se inauguró oficialmente en agosto de 2017, y un mes después, como muestra de fuerza, se realizaron ejercicios con fuego real. Según el Gobierno chino se trata de una base de apoyo logístico a las operaciones contra la piratería, que tiene capacidad para fondear sus portaviones al mismo tiempo que sus buques de apoyo. En abril de 2017, el presidente de la República de

(4) No confundir este acuerdo con otro de igual nombre realizado por el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Históricos-Artísticos (ICOMOS) para la identificación de nuevos bienes culturales en la Ruta de la Seda de la UNESCO.

Yibuti, Ismail Omar Guelleh, a propósito de las relaciones con China, señalaba que los chinos son los únicos que ofrecen una relación a largo plazo, invirtiendo en infraestructuras de transporte, puertos, bancos o parques industriales. Continuaba diciendo que mientras que los europeos están ausentes, los estadounidenses solo están interesados por el gasoducto Yibuti-Addis (5).

Todo ello manifiesta la enorme influencia que China ha tomado en la zona y que previsiblemente aumentará, incluso en el caso de inestabilidad en Yibuti. También sus instalaciones les capacitan para desarrollar operaciones de todo tipo, además de las propias contra la piratería, como son: operaciones de evacuación de no combatientes (NEO), operaciones de paz y contraterroristas. Pero sobre todo actuará como modelo a exportar de los beneficios de las relaciones bilaterales con China y así conseguir ganar los corazones y las mentes de África.

Beijing también pretende controlar la gestión de otros puertos, fundamentales en África oriental. Sus actividades están centradas en Kenia, Tanzania y las Seychelles. En Kenia, en 2017, inauguró una línea ferroviaria de construcción propia, financiada en su mayor parte por el banco chino Export-Import Bank, aunque la amortización del préstamo corresponde a Kenia. La línea une la capitán keniana con el puerto de Dar es-Salaam, en Tanzania. Precisamente este país también firmó un contrato ese mismo año con la empresa pública China Harbour Engineering Company para ampliar el principal puerto de comercial de la capital. La financiación en esta ocasión corrió a cargo del Banco Mundial y debería estar terminada en 2020. Las islas Seychelles poseen excelentes puertos de importancia geoestratégica no solo para China. De hecho, India ya ha alcanzado un acuerdo por veinte años para establecer una base en la isla Asunción, lo que nos demuestra la fuerte competencia entre ambos países por la hegemonía en el Índico.

Otros *hub* logísticos importantes para la Estrategia OBOR son el puerto griego de El Pireo y el turco de Kumport. Estos dos enclaves son básicos en el tráfico marítimo hacia el norte de Europa, ya que desde El Pireo se alcanza con facilidad Europa Central a través del corredor terrestre. Y desde Kumport se conecta la vía férrea que une Turquía con el sur del Cáucaso e Irán (Van der Putten 2016: 47) (6). Por ello fue básico que la empresa china COSCO adquiriera el control del puerto griego en 2016. Algo parecido a lo que ha ocurrido en España que, una vez solventado el conflicto de los estibadores portuarios,

(5) DOWNS, E., et alt. (2017): *Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base*, p. 34. US Center for Naval Analyses and CNA Analysis & Solutions. Disponible en: <https://goo.gl/LtssvA>.

(6) VAN DER PUTTEN, F. P., et alt. (2016): *The geopolitical relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*, p. 47. Clingendael Report, Netherlands Institute of International Relations. Disponible en: <https://goo.gl/FzqaQW>.



Algunos enclaves críticos en la estrategia marítima de China. (Elaborado por el autor).

COSCO ha adquirido el 51 por 100 de Noatum, que es el primer operador de terminales portuarias de España. De esta manera, la empresa pública china gestiona la terminal de contenedores del puerto de Valencia y cuenta con instalaciones en Bilbao y Las Palmas. Esta compra podría ser vista con buenos ojos si consideráramos que España podría obtener algún tipo de beneficio de ella, como por ejemplo el relativo a la supuesta mediación española en las relaciones chino-iberoamericanas, o incluso constituirse el puerto de Valencia, o algún otro, en un enlace entre el corredor euroasiático de China con América Latina (Serra 2016: 47-48) (7). No obstante las reuniones mantenidas en Rabat en febrero de 2018 entre China y Marruecos parecen disipar las dudas sobre el protagonismo español. El gigante asiático probablemente construirá un tren de alta velocidad entre Marrakech y Agadir y también tendrá acceso a un *hub* en el puerto de Kenitra.

La estrategia *Belt and Road* u OBOR también ha llegado a Iberoamérica. Aunque de momento no hay bases militares, China sí posee una presencia

(7) DE SERRA, J. (2016): *La estrategia china de «una franja, una ruta», posibles consecuencias para España y oportunidades para la empresas españolas*, pp. 47-48. Boletín Económico del ICEX (3072), pp. 39-48. Disponible en: <https://goo.gl/raDxXH>.

importante pero de bajo perfil (8) (Ellis 2011: xii). En octubre de 2017 se celebró en Chile un encuentro intergubernamental sobre la Estrategia OBOR en el que se revisaron algunos proyectos en infraestructuras que China puede construir en el país. En enero de 2018 el ministro de Asuntos Exteriores chino manifestó en su visita a Chile que lo lógico es expandir la Estrategia OBOR en América Latina. Y dada la situación geoestratégica de Chile y el interés de China en la importación de litio (un elemento básico para la fabricación de las baterías), no se descarta la próxima construcción de importantes infraestructuras portuarias en Chile.

No sabemos cuáles pueden ser las próximas bases navales chinas, pero de lo que no cabe duda es que en su estrategia global está tratando de establecerlas en todo el mundo: en el golfo de Bengala (quizá en Myanmar) y también en el Índico —en Maldivas y Seychelles—, sin olvidar Iberoamérica.

Conclusión

En marzo de 2015 China publicó la estrategia *One Belt, One Road* o Estrategia OBOR, y en mayo de ese mismo año apareció el *Libro Blanco* de su estrategia militar. La OBOR, mal llamada Ruta de la Seda, es el mejor exponente de la ambición china de erigirse como hegemonía mundial mediante un plan de expansión comercial y geoestratégico que requiere dominar la mar, algo que en el pasado nunca consiguió. Por eso el *Libro Blanco* incorpora el concepto de la «protección marítima lejana», que en realidad supone el desarrollo de las capacidades navales que el gigante chino está tratando de conseguir y un rosario de bases navales militares repartidas por medio mundo. A modo de resumen, se puede concluir que:

- La estrategia global o Estrategia OBOR es el mejor exponente de la ambición china de dominar el mundo llevando a cabo una política exterior expansionista.
- Además, es un plan de expansión comercial y geoestratégica que es presentado como un proyecto bilateral entre países, con beneficio mutuo y recíproco.
- El Plan de Modernización de sus Fuerzas Armadas, y en particular de su Marina, es imprescindible para llevar a cabo esta estrategia global.
- En 2020 el país tendrá dos grupos aeronavales operativos desplegados, uno en el mar Meridional de China y en otro en el Índico.

(8) ELLIS, R. E. (2011): *China-Latin America military engagement: Good will good business and strategic position*, p. xii. Pennsylvania, The Strategic Studies Institute. Disponible en: <https://goo.gl/DuMzRq>.

- En 2040 contará con seis portaviones plenamente operativos y otros dos podrían estar a punto de entrar en servicio.
- Para que la Marina alcance su capacidad expedicionaria plena es necesaria una red de bases navales repartidas por todo el mundo.
- China trata de controlar esta red de *hub* logísticos mediante la adquisición y transformación de las instalaciones existentes o la construcción de nuevos puertos.
- Hasta la fecha, hay puertos de uso civil y otros de uso militar, pero los acuerdos pueden cambiar debido al alto endeudamiento de los países de acogida y algunas bases comerciales pueden convertirse en militares.

