

LA MARINA DEL EJÉRCITO POPULAR DE LIBERACIÓN SE REFUERZA

Julio MÁIZ SANZ



A Marina Militar de la República Popular de China (MEPL) lleva una imparable trayectoria que la está posicionando en el segundo puesto mundial. Paralelamente, y gracias en buena parte a los crecientes presupuestos en Defensa, la industria naval china se ha convertido en la primera del planeta y construye ya el 43 por 100 del total mundial. A estos factores se está sumando la ascendente capacidad de la institución, que ha pasado en solo dos décadas de ser una fuerza de defensa costera a una armada de aguas azules.

Parece increíble cómo una fuerza naval que en los años cincuenta era de defensa costera, y que además hasta los años ochenta dependía totalmente de las premisas y la estrategia del Ejército Popular de Liberación (EPL), haya crecido tanto en cantidad como en calidad. Igualmente su presencia inicial circunscrita a las aguas nacionales se ha extendido hasta al océano Índico, incluida una presencia permanente en el golfo de Adén, y la realización de patrullas puntuales en un mar tan lejano, para China, como el Mediterráneo.

La Marina del Ejército Popular de Liberación (MEPL), la rama naval del EPL, al igual que este en su conjunto, está en un periodo de continua expansión, basada en la incorporación de modernos navíos y sistemas y en una excelente formación de sus miembros.

Actualmente su jefe, el almirante Wu Shengli, miembro activo del Partido Comunista, tiene bajo sus órdenes a unas 250.000 personas, incluyendo a los 35.000 efectivos de las Fuerzas de Defensa Costera, 25.000 efectivos de la



Aviación Naval y 12.000 infantes de marina. Estos últimos se articulan en dos brigadas, aunque en caso de conflicto los efectivos anfibios se elevarían a 56.000 efectivos.

Respecto a medios materiales, cuenta con unos 950 buques de guerra, logísticos y auxiliares, 500 aviones y helicópteros y una amplia red de defensas costeras dotadas de artillería de costa y misiles antibuque.

Estos datos en conjunto la están convirtiendo, al menos en número de navíos y tonelaje, en la segunda del mundo. En el horizonte de la MEPL está el ir acercándose a la US Navy, la más poderosa del planeta, y disputarle la preponderancia al menos en la estratégica región Asia-Pacífico.

En este punto es necesario señalar que tan importante o más que incorporar navíos es la creación de una doctrina naval propia, que obviamente todavía tiene por delante un largo recorrido, sobre todo en el vital campo de la doctrina de operaciones con portaaviones, área en la que China es una recién llegada.

Hasta la mitad de los años ochenta la MEPL no se convirtió en una fuerza con autonomía propia, gracias en muy buena medida al almirante Huaquing, quien mandó la fuerza entre 1982 y 1987, esbozando una nueva estrategia que aceptó y revalidó en el XIV Congreso del Partido Comunista de China el entonces secretario general del partido Jiang Zemin.

De los juncos a los submarinos atómicos

Corría el año 1949, y tras la aplastante victoria terrestre de las fuerzas comunistas del EPL que encabezaba Mao Tse-tung, este se encontró con que no tenía medios navales.

En aquel momento el EPL solo contaba con unos pocos patrulleros de la Armada nacionalista que, tras desertar, se unieron a los comunistas, mientras que el resto de esta pequeña fuerza huyó a Taiwán, donde formarían el embrión de la nueva marina militar de la República de China.

Mientras, los comunistas iniciaron la toma de las islas costeras chinas. Así para conquistar Hainan, los efectivos del EPL confiscaron barcos pesqueros, especialmente juncos de madera, que fueron usados como transporte o incluso como navíos de «combate» tras instalarles obuses de montaña, una fuerza naval de oportunidad que fue cumpliendo su cometido ante una oposición naval nula. Aquel mismo año, en octubre, el EPL fracasó totalmente al intentar invadir la isla Kinmen ante una fuerza nacionalista muy pequeña pero que contó con el apoyo de un moderno buque de desembarco LST que destruyó los juncos y pesqueros que habían llevado a las fuerzas comunistas.

El fracaso condujo a que se tomara en serio el poder naval, por lo que se creó la Academia Naval de Dalian, con un cuadro de instructores soviéticos,



DDG-113 en parada celebrada en Qingdao. (Foto: US Navy).

por entonces el gran aliado de China. En 1950 es oficialmente creada la MEPL mediante la consolidación de las fuerzas navales regionales bajo el mando del Departamento del Estado Mayor General del EPL. Posteriormente, y siempre con ayuda soviética, la MEPL se dividió en tres flotas: la del Mar del Norte (mar Amarillo), la del mar del Este (mar de China Oriental) y la Flota del mar del Sur (mar de la China Meridional). Asimismo se formó un cuerpo de oficiales navales independientes de los del Ejército, con graduaciones navales propias.

Sesenta años después, en abril de 2009, el anterior presidente chino Hu Jintao pasaba una revista naval, donde se exhibieron 25 de las mejores unidades de su flota, al cumplirse el sexagésimo aniversario de la Marina de Guerra. Durante la parada, que se realizó en Qingdao, se mostró por primera vez al público uno de sus *submarine ballistic missiles*/submarino equipado con misiles balísticos nucleares (SSBN).

A esta cita se unió una veintena de navíos de otros países, incluido el destructor USS *Fitzgerald*. Precisamente con la US Navy la MEPL ha tenido continuos incidentes, siendo el más importante el acaecido en abril de 2001 cuando un avión de reconocimiento electrónico de la US Navy *EP-3E Orion* fue obligado a aterrizar en la isla de Hainan tras chocar con un caza *J-8II* de la MEPL.

Una impresionante capacidad de construcción naval

Los continuos incrementos de los presupuestos de Defensa de la República Popular China están permitiendo a la MEPL realizar una total renovación de su flota. Así en los últimos diez años los astilleros chinos han entregado a su Marina militar nada menos que 58 navíos, sin contar patrulleros y otras unidades más pequeñas. La cifra incluye: un portaaviones, siete destructores, diecinueve fragatas, siete corbetas, tres o cuatro SSBN, tres submarinos nucleares de ataque (SSN), quince submarinos convencionales (SSK) y tres buques anfibios.

Esta impresionante fuerza podría incrementarse en otros 80 navíos de confirmarse una fuente oficiosa. Así, de aquí a 2020 la MEPL recibiría: un portaaviones, tres SSBN, siete SSN, doce SSK, tres *landing helicopter dock*/anfíbio con pista helicópteros y muelle (LHD), seis cruceros, diez destructores, ocho fragatas, 29 corbetas y tres buques anfibios.

La clave de estas entregas se basa en una poderosa industria naval, que en octubre de 2011 se componía de 2.179 empresas que incluyen 952 astilleros y 795 centros de equipamientos y en los que trabajan 775.000 personas. Así el sector naval ha ido pasando de la mera construcción a la creación de un impresionante entramado de empresas que coordina el Ministerio de Industria y las Tecnologías de la Información.

Los chinos han ido desarrollando sistemas que van desde los de propulsión, incluidas turbinas de gas y reactores nucleares, a los oprónicos, pasando por sistemas de navegación y el resto de los demás equipos necesarios para dotar a un buque.

Un breve repaso a la flota

El principal símbolo de la MEPL es su «nuevo» portaaviones, el antiguo navío soviético *Varyag*, entregado en septiembre de 2012 tras varios años de trabajo en los astilleros de Dailan y bautizado como *Liaoning*. Actualmente es utilizado como buque de entrenamiento en tácticas aeronavales; además está en marcha la construcción de otro buque muy similar, puesto en grada en 2013, y que estará en servicio en 2020. Asimismo China planea construir un tercer portaaviones más grande, de propulsión nuclear, cuya puesta en grada está prevista para 2019 y su entrega para 2025.

Respecto a la capacidad anfibia, la MEPL puso en marcha un programa para lograr una capacidad real de poder proyectar dos divisiones de Infantería de Marina, más una tercera del Ejército. La punta de lanza inicial del progra-



Formación de la Marina china en aguas de Pakistán.

ma son cuatro buques anfibios de la clase *Yuzhao*, de 17.600 toneladas. Actualmente la MEPL ya tiene tres de estos en servicio, y en los astilleros de Zhonghua, sitios en Shanghái, se está finalizando el último. La idea es que en 2020 se tengan en servicio entre seis y ocho de este tipo. De igual modo se está dotando de una veintena de LST del tipo *Yutting I y II*.

A esta fuerza, como ya vimos, se añadirán tres LHD del tipo 075. Igualmente Pekín podría contar para completar su capacidad anfibia, en caso de necesidad, con un importante número de barcos civiles, incluyendo los útiles *roleros*.

Entre los medios de desembarco chinos destacan los nuevos *hovercraft Jingsah II*, muy similares a los que utiliza la US Navy, tanto que algunos analistas dan por hecho que están copiados del modelo estadounidense de la firma Textron que utiliza la Armada de los Estados Unidos.

En lo que respecta a buques de escolta, la MEPL está operando con modernos destructores, destacando los antiaéreos del tipo *052C* y *052D*, que están dotados del sistema Estrella de Mar, la versión china del sistema Aegis de Lockheed Martin, que controla los nuevos misiles antiaéreos de largo alcance HQ-9 y los de medio alcance HQ-16. Igualmente está llegando una nueva generación de fragatas tipo *054A* y de corbetas *056*.

El plan de la MEPL es estar dotada en la tercera década de este siglo con 25 modernos cruceros, del tipo *55A*, destructores e igual número de fragatas de las tipo *054*, más un número similar de unidades más veteranas para misiones de entrenamiento o de guerra asimétrica.

Con esto, tras la renovación de los escoltas, la MEPL mantendría un número de estos similar al actual, que hoy se cifra en unos 75 destructores y fragatas, lo que va posibilitando además la entrega de los buques más antiguos a aliados como Myanmar, que en 2012 recibió dos fragatas del tipo *Jianghu II*.

La capacidad de los buques chinos es muy reconocida, siendo buena prueba de ello el anuncio de que Argelia encargará en China tres nuevas fragatas para su Marina militar.

Otro elemento clave en la modernización de la MEPL será la puesta en marcha de un sistema integral de control, comunicaciones, comando (mando) e inteligencia (C3I), que estará en servicio en 2020 y que funcionará gracias a cinco satélites geostacionarios y una treintena situados en órbitas altas. El nuevo sistema permitirá a Pekín controlar a sus buques en cualquier lugar del planeta.

En el terreno aeronaval, mencionar las capacidades que proporciona el nuevo avión de patrulla naval/antisubmarino *Y-8 GX6*.

Respecto a la flota de submarinos, actualmente se compone de cerca de 70, de los que cuatro/cinco son SSBN y seis nucleares de ataque (SSN), siendo el resto de propulsión convencional, incluidos seis que llevan un moderno sistema AIP. El plan chino para 2025 es que estén en servicio: seis SSNB, todos del tipo *094*; diez SSN del tipo *093B*; veintidós SSK dotados de AIP; 28



Tipo 071.

convencionales y una decena de los modelos más antiguos, principalmente para misiones de entrenamiento.

Dos océanos

La misión básica de la MEPL es ejercer la soberanía a lo largo de las 7.830 millas de costa y en las 200 millas de su ZEE, en total una vasta superficie marítima de 2.800.000 km², bajo las que habría 45.000 millones de toneladas de petróleo y 1,4 billones de metros cúbicos de gas. Esta vital misión, en la que la MEPL cuenta con la ayuda de una poderosa fuerza de Guardacostas, conlleva afrontar conflictos como el del archipiélago de las Spratly, unas islas, sitas en el sur del mar de China, que también reclaman Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunei y Taiwán. Más al oeste, también se mantiene una disputa por el archipiélago de las Paracel con el Gobierno de Hanoi. De igual forma también mantiene un contencioso con Filipinas por el minúsculo archipiélago de las islas Huangyan, o arrecife Scarborough, según Manila, que ha llevado a esta nación a reforzar su flota y modernizar la antigua base naval de la Arma-

da de Subic Bay. Mucho más al norte, China también se disputa la soberanía de las islas Senkaku tanto con Japón como con Taiwán.

Otra de las capacidades que busca obtener la MEPL es la de tener la posibilidad de poder invadir, en un momento dado, la isla de Taiwán y demás territorios de la China nacionalista mediante una potenciación de su fuerza anfibia.

El otro punto clave para China es el océano Índico, dado que por este discurre el 85 por 100 de sus importaciones de petróleo y gas y el 60 por 100 de sus exportaciones. Además, la influencia cada vez mayor de China en África necesita de esta vía. El problema es que la otra potencia emergente asiática, la India, no ve con buenos ojos la cada vez mayor presencia china en la zona. En este sentido el Gobierno de Nueva Delhi hacía público el pasado mes de abril que la Marina india cada vez detectaba más contactos de submarinos nucleares en sus aguas de influencia, lo que le ha llevado a reforzar la capacidad de localización de estos con los nuevos aviones antisubmarinos *Boeing P-8*.

Para asentar su presencia en esta vía comercial, China está creando una cadena de bases, o de perlas, según su designación. Uno de los puntos más

importantes sería el puerto paquistaní de Gwadar, que fue construido por la empresa china Harbour Engineering Company Group. De momento estaría paralizada por la presión de Estados Unidos la opción, negociada por los chinos con sus aliados paquistaníes, de construir una base naval junto al citado puerto comercial, lo que colocaría a la MEPL a solo 350 millas náuticas del vital estrecho de Ormuz.

China tiene instalaciones también en el puerto de Chittagong, Bangladesh, tras la firma de un acuerdo de cooperación en junio de 2010. En el cercano Myanmar, gracias a otro acuerdo comercial, se está construyendo un oleoducto entre el sur de China y los puertos birmanos de Sittwe y Kyaukpyu. El otro punto clave



Hongzhehu (AOR-881) llega a Pearl Harbor.

estaría en los estrechos de Malaca, ya en la entrada del mar de China, donde la MEPL patrulla para evitar cualquier acción de los piratas.

La permanente situación de la piratería en Somalia está siendo muy útil para probar la eficacia del despliegue permanente de la MEPL en esta zona de operaciones, además con el beneplácito de la ONU. Para China esta zona es un punto esencial de su comercio con Europa y el norte de África, por el que transitan anualmente 1.200 petroleros y mercantes chinos, y donde opera una importante flota pesquera de este país. Además, la propia Somalia será vital para China, que habría negociado con la región «autónoma» de Somalilandia el uso del puerto de Berbera como vía de salida de las futuras reservas de petróleo de Etiopía.

La acción china en el golfo de Adén se remonta a finales de 2008, cuando Pekín envió una primera agrupación naval compuesta por un destructor y un buque logístico. Esta presencia se ha vuelto ya permanente con dos escoltas más un buque de aprovisionamiento.

También desde ahí los buques chinos están relativamente cerca del Mediterráneo, lo que permitió que en marzo de 2011 la fragata *Xuzhou* llegase a Libia para escoltar a los barcos que evacuaban de la zona de conflicto a los chinos residentes en el país.

Su presencia en el Mediterráneo se remonta a 2007, cuando el destructor *Guangzhou* y el buque logístico *Weishanshu* durante un crucero por Europa hicieron escala en el puerto de Cádiz y realizaron un breve ejercicio bilateral con la Armada española. Más recientemente, en la primavera de 2013, otra agrupación de patrulla por el *Mare Nostrum* realizó una pequeña incursión en el Atlántico Norte, que incluyó una escala en Lisboa.



El portaaviones *Príncipe de Asturias* atracado en Rota por última vez el 17 de enero de 2013. (Foto: L. Díaz-Bedia).



62N-30W ...Y LA GESTIÓN DE PROCESOS A BORDO

Antonio ESTEVAN GARCÍA



*No todo lo que cuenta puede ser cuantificado,
y no todo lo que puede ser cuantificado cuenta.*

Albert Einstein

Introducción



I el lector tiene la paciencia suficiente y me acompaña durante la lectura de tan solo dos párrafos más, no será necesario recurrir a una carta náutica para conocer la porción de mar a la que me refiero en el título.

Durante los últimos días hemos observado cetáceos de diferentes especies, pesqueros de muy variados pabellones, la temperatura disminuir más de lo deseable y a la mar enfadarse excesivamente a nuestro alrededor. Algunos han sugerido pintar el alabante de color azul, y otros, tras cerca de veinte días de mar, han visto crecer sus barbas más de lo que sus mujeres o novias les hubiesen nunca permitido.

Campaña NEAFC 2013. Mayo

Navegamos a 230 millas al suroeste de Islandia y a unas 300 al Este de Groenlandia. Ayer por la noche prestamos una asistencia médica a un pesquero de Cangas, tras inspeccionar y sancionar a su compañero de Vigo. Una de cal y otra de arena. Hoy visitamos a un arrastrero ruso, y tan solo unas horas más tarde, el temporal fuerte del SW nos muestra la dureza de la mar que



ninguno de los modernos móviles que circulan sin cobertura por el puente es capaz de captar. Durante varios días no hacemos inspecciones y los arrastreros no faenan. Apenas comemos y apenas dormimos. Tan solo capeamos el temporal y esperamos a que llegue la calma, que tarda en llegar.

Alguien ajeno a nuestro entorno podría llegar a pensar que nuestro trabajo estos días no ha sido fácil. Pero se equivocaría. Es cierto que algunas tareas han sido duras, otras penosas, y muchas, incluso hasta físicamente arriesgadas. Pero cada miembro de la dotación sabe cuál es su misión a bordo, la conoce bien y la cumple con profesionalidad.

Rutina diaria en Cartagena. Julio

La campaña ha finalizado, hemos atracado y la Virgen del Carmen nos ha protegido a todos a lo largo de casi cuarenta singladuras en esa «mar de homes» del norte, pero ahora empieza lo «difícil»: instrucción y adiestramiento, gestión de la plantilla, calidad de vida, alistamiento operativo, grupos de trabajo variados, coordinadores de clase, certificación del personal, comunicación interna, formación integral de nuestras dotaciones, seguridad operativa...