

02/2013

9 enero de 2013

Federico Aznar Fernández-Montesinos

**DESORDEN Y REARME EN ASIA
PACÍFICO**

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

DESORDEN Y REARME EN ASIA PACÍFICO

Resumen:

El ascenso de Asia-Pacífico es un hecho innegable, y como tal supone una alteración de los equilibrios geopolíticos vigentes a nivel global pero también a escala regional. Ello genera una percepción de desorden e inseguridad que sitúa al área en el foco de atención y se traduce en un vasto proceso de rearme así como en intentos de reequilibrar el sistema. El amplio espacio vacío que abarca a 4000 millones de personas da una especial prevalencia a las marinas.

Abstract:

The rise of Asia-Pacific is an undeniable fact and as such, it represents an alteration of the existing geopolitical balance globally but also regionally. This creates a perception of disorder and insecurity that result in a vast process of rearmament and in attempts to rebalance the system. The large empty space covering 4000 million people gives a special prevalence to navies.

Palabras clave:

Asia-Pacífico, marina, China, ASEAN, Estados Unidos, Australia.

Keywords:

Asia-Pacific, Marine, China, ASEAN, the U.S., Australia.

Escribía Gerardo Diego en su famoso poema sobre el río Duero “*quién pudiera como tú, a la vez quieto y en marcha, cantar siempre el mismo verso pero con distinta agua*”; en sus palabras se aúnan simultáneamente permanencia y cambio, Heráclito y Parménides de la mano, una idea que también resulta aplicable al mundo asiático.

Un lugar común sólidamente instalado ya en la opinión pública (los estudiosos de la geopolítica llevan hablando de ello desde los años veinte del pasado siglo) es el desplazamiento del centro geopolítico del mundo hacia el gran vacío del Pacífico. Pero ese gran vacío - sólo el 0,25% de su superficie marítima de 163 millones de km² es terrestre – baña a 4.000 millones de personas, dos tercios de la humanidad, y está previsto que supere en los próximos 25 años el 50 % del PIB mundial, cosa que no sucedía desde el siglo XVIII; esta cifra, el Banco de Desarrollo Asiático la elevaba hasta el 60% antes de llegar a los cincuenta. Aun es más, en 2012 los gastos de Defensa de Europa serán por primera vez inferiores a los de la región de Asia-Pacífico.¹

A este siglo algunos autores lo llaman el siglo de Asia. Pero Asia-Pacífico es un espacio geográfico diverso en lo cultural, étnico, religioso, institucional... asimétrico y caracterizado por las distancias en lo geográfico; a esto se añade su continuidad e inseparabilidad del Océano Índico. Como espacio político incluye 3 miembros del Consejo de Seguridad, 6 potencias nucleares, 3 miembros G-8 y 7 miembros G-20.

Es fundamentalmente un teatro naval como el propio Mahan apuntaba. No en vano, la teorización y potenciación de conceptos como *Global Commons* es parejo a un incremento en la visibilidad de la problemática de esa porción de espacio. Y es que el acceso y gestión de sus recursos del Pacífico resulta una cuestión de primer nivel.²

¹ Alfonso Meiriño, Arturo. “*El enfoque multinacional en las capacidades militares*”. Revista española de Defensa, Octubre 2012, p.18.

² Auslin, Michael. “*Security in the Indo-pacific commons*.” American Enterprise Institute, 2011.

La amplitud de los espacios marítimos, la diversidad cultural y una filosofía de vida que, sin descartarla, dota a la violencia de un carácter residual, dificultan el choque de intereses pero no lo hacen improbable.

La región incorpora a países como China con más de 1300 millones de habitantes, India con más de 1200, los países del ASEAN (Asociación de países del Sudeste Asiático) con 584. Un ámbito más amplio, el foro de cooperación Asia Pacífico (APEC) reúne a 21 países muy diversos de Asia y América (el último encuentro se produjo en verano en Vladivostok); esta organización acumula el 56% del PIB mundial y el 46% del comercio global.

El Pacífico ha suplantado la centralidad del Mediterráneo como eje del comercio y del intercambio constituyéndose en una zona de intenso tráfico marítimo. Y es preceptivo recordar la existencia de focos nodales como el Estrecho de Malaca e importantes líneas de tráfico comercial. Las flotas mercantes de los países ribereños han multiplicado su potencia en los últimos diez años; por el estrecho de Malaca pasan a diario más de 50.000 barcos, aproximadamente un tercio del comercio mundial.

Todo análisis que se haga del poder naval, el lado militar del componente marítimo de una nación, que en un contexto como él descrito es decisivo, debe tener presente que sus consecuencias deben sentirse necesariamente en tierra. Existe el poder naval porque existen intereses marítimos, por razones concretas; los barcos no están solamente para hacer estelas en la mar. La fuerza naval (como la fuerza militar en general) debe encontrarse dimensionada de modo acorde a los intereses que la justifican.

Y no es un poder que se improvise, precisa de un potente entramado tecnológico e industrial para poder iniciarse y ser mantenido así como de un periodo sostenido en el tiempo que permita generar el nivel de conocimientos precisos tanto para su construcción como para su manejo; es por tanto caro.

El diseño y construcción de un barco puede durar un decenio, incluso más; su vida útil es las más de las veces superior a 25 años. Es decir diseño, construcción y vida operativa suman en torno a cincuenta años, un plazo estratégico. Esto es aun más pronunciado en lo referente a infraestructuras. Las infraestructuras navales españolas (Cartagena, Cádiz, El Ferrol) han

existido durante más de 300 años desde su construcción por Felipe V. Es pues una opción política y de voluntad sostenida en el tiempo; es una cultura política y estratégica.

Las armadas han sido tradicionalmente exponentes de la capacidad industrial y tecnológica de las naciones. Los barcos eran embajadores, representantes de sus banderas, símbolos del poder y de desarrollo; los únicos exponentes nacionales que podían visualizarse allende sus fronteras. El número de unidades no es una medida adecuada de la potencia sino las capacidades del conjunto; el elemento cualitativo es más relevante que el cuantitativo.

Una capacidad es un conjunto cohesionado que abarca aspectos logísticos, doctrinales, materiales, industriales, de formación, de personal... cuya primera puesta en función es costosísima; y su mantenimiento resulta, sin ser barato, bastante menos oneroso. Es el elemento de referencia a la hora de medir la potencia de una marina.

En la región de Asia-Pacífico se ha producido un resurgir de las armadas paralelo a su desarrollo; de hecho el 90% de la construcción naval se concentra en Asia, mientras el 85% más concretamente en tres países Corea del Sur, China y Japón³.

Es la más clara expresión naval del “*ascenso de los demás*” del que habla Fareed Zakaria. Este ascenso ha supuesto dos hechos relevantes e igualmente paralelos. Por un lado ha focalizado la atención en la zona y, por otro, ha supuesto una alteración del status quo, de los equilibrios vigentes hasta ese momento.

Muchas son las cuestiones que afectan a este proceso. El papel de China en Asia (en palabras de Mao, el pez grande al que un pez pequeño, como lo es Japón, quiso devorar), la normalización japonesa, la encrucijada coreana, el resurgir de Rusia, el renacimiento de India, el papel de Australia - el país continente - como potencia regional, su rivalidad de Indonesia... todo ello aderezado con el conflicto ideológico aun existente desde la Guerra Fría cuyas sombras y prejuicios, contribuyen a la construcción de la mirada dirigida hacia el otro cultural, en un espacio continuo de diversidad.

³ Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Mumbai. “*El mercado de la construcción naval en India.*” ICEX, 2011.
<http://www.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/mostrarDocumento/?doc=4402103>

La partida se juega en tres triángulos. Uno marco que liga Australia con Estados Unidos y Japón. Uno medio que une Australia, Japón e India que acapara todo el “Mediterráneo” del pacífico y un triángulo interior el núcleo duro que tiene por vértice Vietnam atraviesa Singapur y se apoya en Malasia, situando su tercer vértice en Filipinas.

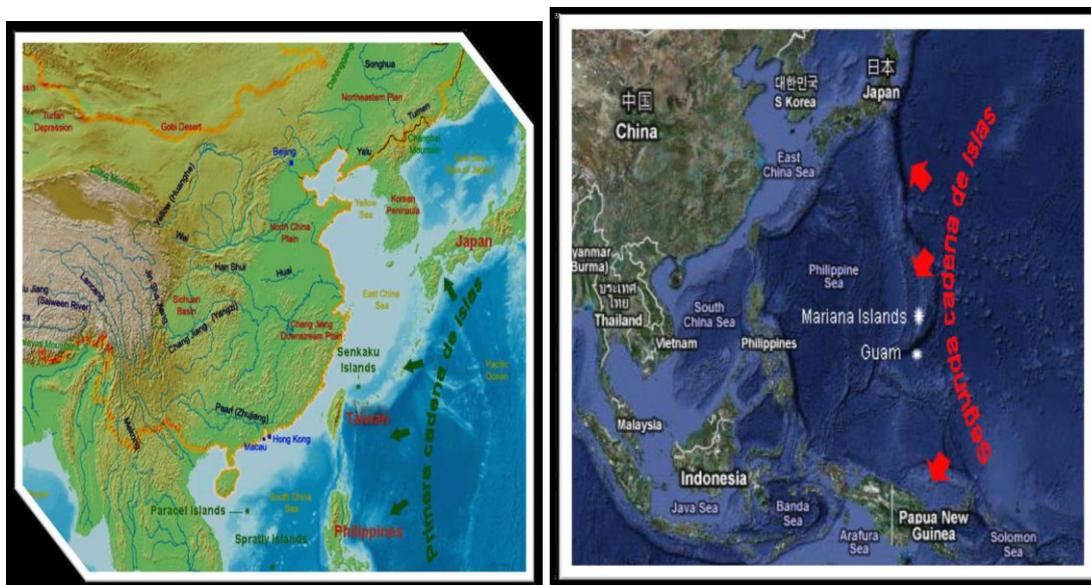
Un Asia desordenada no es necesariamente un Asia realmente más insegura; pero la seguridad es una percepción y el desorden no contribuye precisamente a acrecentarla. Un Asia en transformación, en tránsito hacia la multipolaridad, con actores de diverso peso e intereses divergentes en un contexto centrífugo, si genera incertidumbre y es causa de rearme.

Ciertamente ha habido un desarrollo asiático que ha superado los Objetivos del Milenio. Pero este no se ha repartido igualmente entre todos los países. Sin duda el caso más relevante es el de China, el actor imprescindible, que ha modificado su cultura estratégica y clama por su papel como potencia regional.

China, el imperio de en medio, un poder cultural cuya mirada continental ha estado durante siglos reconcentrada en sí misma; tras hacerse y consolidar el control pleno de todo su territorio ha desafiado a su tradición (aun contando con importantes navegantes ha estado alejada del mar, hasta hubo un emperador que hizo quemar sus barcos para liberar al país de veleidades aventureras) y proyectado su poder marítimo mediante el desarrollo de una marina oceánica, con todas las derivadas industriales que de ello se desprende.

Y es que el desarrollo económico de China tras el proceso de reformas iniciado por Deng en la década de los ochenta ha sido espectacular, con tasas de crecimiento promedio de casi el 10%. Entre 2001 y 2010 su PIB ha pasado de ser un séptimo del de los Estados Unidos a un tercio, mientras las exportaciones se multiplicaron por diez. Ese desarrollo solo ha sido posible a través de la explotación de los propios recursos y el control integral (explotación y

transporte) de los foráneos.⁴ Todo lo cual ha convertido al espacio marítimo en un objeto de interés dentro de su política general de pragmatismo que es llamada el “ascenso pacífico.”



Mackinlay Ferreiros, Alejandro. “Documento de Opinión 006/2011: Las ambiciones marítimas de China.” Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011.

Los intentos de control de la llamada primera cadena de islas se inscriben como una necesidad de esta lógica. Es este un *buffer marítimo*, un colchón estratégico en el que se incluye la isla de Taiwán (que, por cierto, parte de ella en el siglo XVII fue española). A este espacio corresponden los problemas de soberanía las islas Spratly conjunto de 900 arrecifes e islotes que se extienden por un espacio de 410.000 km², inhabitables, pero que en aplicación de la Convención de Jamaica, de estar habitados, como se pretende forzosamente, le conferirían una vasta extensión de terreno ricos en recursos naturales. La posesión de las islas es disputada por Vietnam, Filipinas y Malasia que, a su vez, las tienen distribuidas entre sí.

Otras disputas en la región, son las islas Paracelso con Vietnam o los referidos a las Diaoyu/Senkaku con Japón. La necesidad de ampliar la protección a las rutas comerciales lleva a la ampliación de la profundidad estratégica a una segunda línea y, aun más lejos, al establecimiento del llamado “collar de perlas” un conjunto de bases logísticas y de

⁴ Mackinlay Ferreiros, Alejandro. “Documento de Opinión 006/2011: Las ambiciones marítimas de China.” Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011.

inteligencia que sirve para apoyar a los buques chinos en el Índico. Birmania (donde rivaliza con India) ha actuado hasta ahora como puente entre dos mares y una pieza capital en esta estrategia.⁵ A través de ella asegura su salida al Golfo de Bengala, obtiene nuevos recursos y disminuye su dependencia respecto del estrecho de Malaca.

A lo que se añade una interpretación extemporánea de la Convención de Jamaica que otorga a las aguas de Zona Económica Exclusiva (ZEE) algunos aspectos que otros países solo confieren al mar territorial, lo cual es fuente numerosos conflictos puntuales y perturba la visión pacífica del ascenso chino.

El resultado, que se explica mejor cuando se suma una historia pasada de vasallaje prestado por las naciones del entorno al imperio inmóvil, es una profunda desconfianza de la que a su vez se deriva el rearme.

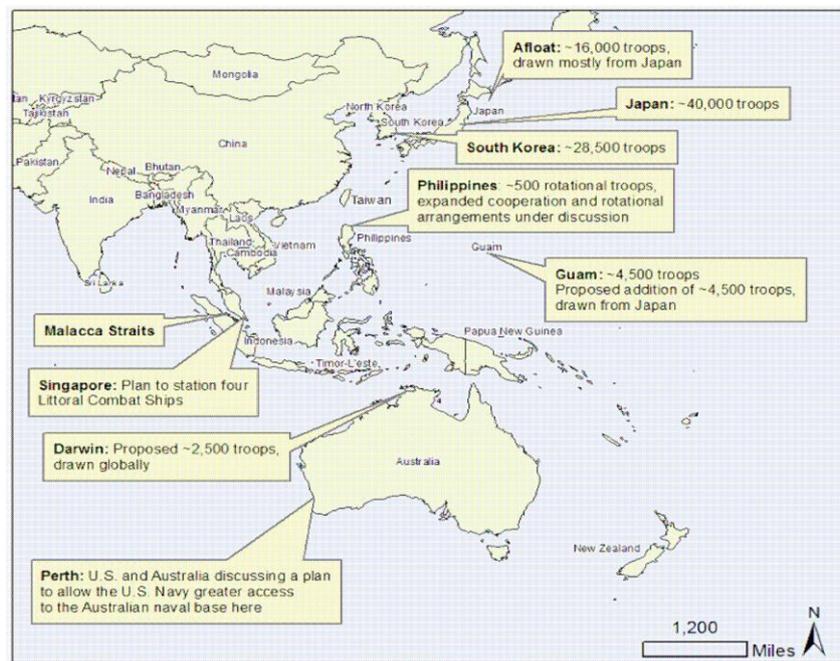
China ha utilizado la construcción naval para promocionar su industria y tecnología realizando series cortas de barcos en los que se obtienen lecciones que se implementan en la siguiente serie. Este proceso ha culminado en el diseño de un portaviones de doble casco, ahora en construcción, y en un salto cualitativo en la calidad de sus submarinos ahora nucleares. A ello se añaden avanzadas aeronaves con tecnología stealth como la J-20 o el misil balístico DF-21D y la compra de un portaviones ucraniano que contribuye a su capacidad de despliegue oceánico más mediata.

En el terreno operativo destacar que estas construcciones se suman al desarrollo de una estrategia anti-access, una estrategia negativa, toda vez que no puede conseguir la superioridad local en el área trata de negársela a otros actores. Esta vocación oceánica ha quedado constatada con medidas como el envío de un acorazado chino a proteger la evacuación de sus ciudadanos en Libia o su presencia en la lucha contra la piratería en el cuerno de África.

⁵ Thant Myint. "El nuevo gran juego de Asia." Revista Foreign Policy, septiembre 2011.

Estados Unidos es una “potencia residente” en la región, el otro actor imprescindible. Tiene distribuido el mundo por “Combatant Commands.” Su estrategia, el eje desde el que se articula el conjunto de su sistema de contención, se basa en la presencia de una potente fuerza naval así como en acuerdos bilaterales suscritos con Japón, Filipinas, Corea del Sur, Tailandia y Australia.

El desarrollo de la región con el consiguiente incremento de los intereses de los EE.UU. en la misma ha contribuido a su mayor visibilidad, lo que a su vez supone un mayor peso de su costa Oeste, incluyendo el archipiélago de Hawái. El resultado ha sido una modificación de la pauta en la distribución de la fuerza que ha pasado de ser 50-50 entre Europa y Asia a 40-60, además se ha procedido al redespiegue de fuerzas dándosele un mayor peso a la porción sur, así como un carácter rotatorio con vistas al ahorro de recursos mientras se promovía la cooperación militar directa y la interacción entre militares y con las FAS de la zona.



CRS Report for Congress, March 2012

Ello se une a un decrecimiento significativo y paulatino de la fuerza naval norteamericana, lo que hace necesario un mayor compromiso por parte de los aliados para cubrir las

necesidades de seguridad. Y es que EE.UU. ha pasado de algo más de mil barcos de primera línea en la década de los cincuenta a algo menos de trescientos en 2012; por esta razón es difícil que pueda mantener su capacidad de influencia a nivel global y afrontar más de un conflicto naval, cuando durante la Guerra Fría llegó a disponer de capacidades que le permitían conducir dos guerras y media simultáneamente; el panorama presupuestario en lo que al capítulo de Defensa se refiere no llama a ser optimista, por eso la estrategia norteamericana de 2007 lanzaba el *“Global Maritime Partnership”* en la que demandaba una mayor colaboración por parte de sus aliados.

Otro país clave en la región es Japón cuya capacidad de desarrollo naval se encuentra aun condicionada por su derrota tras la Segunda Guerra Mundial, con lo que no dispone ni de submarinos nucleares ni de portaaviones; pero su alineamiento con Occidente ha permitido sortear estas restricciones permitiéndose un importante número de avanzados escoltas (incluyendo fragatas dotadas del sistema AEGIS) y submarinos convencionales, así como en lo operativo, su paulatina reincorporación a la comunidad internacional y hasta su participación en operaciones internacionales en el exterior, en lo que a la marina se refiere, de lucha contra la piratería.

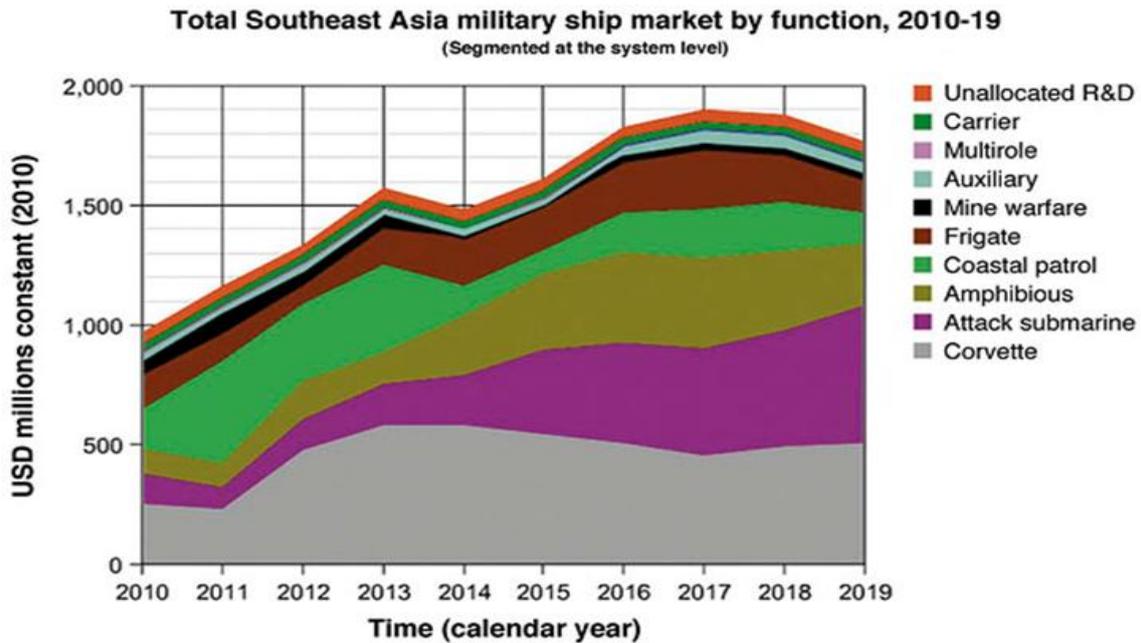
Ello supone un desequilibrio de su balance naval entre las diferentes categorías y capacidades de sus buques respecto de lo que resultaría una distribución normal; su marina está descompensada y genera importantes recelos en la región por su pasado militar como consecuencia de contar con una fuerza que va más allá de la *“autodefensa”* que llevan las Fuerzas Armadas en su nombre. Además su posición geográfica es muy ventajosa para el control de la costa norte y central asiática y de una zona sujeta a grandes tensiones como lo es la península de Corea.

La cuestión de las dos coreas no es propiamente naval, toda vez el reducido tamaño de la marina de Corea del Norte y la relevancia del problema nuclear que este país plantea asociado al desarrollo de una capacidad balística, lo que hace que las crisis abandonen el ámbito regional y adquieran una relevancia global; pero no se puede olvidar sus flecos navales, como lo fue el hundimiento de la corbeta surcoreana Cheonan frente a las costas de Corea del Norte o el bombardeo de la isla de Yeonpyeong.

La dimensión y nivel tecnológico de la marina de Corea del Sur obedece al hiperdesarrollo del país iniciado en la década de los noventa, el “*Milagro de Han*”, y que le ha llevado desde los 87\$ de renta per cápita hace cincuenta años a ser la undécima de las economías del mundo (cuarta de Asia). Su marina fruto del acuerdo con los EE.UU dispone (junto con Australia, Japón, Noruega o España) de fragatas dotadas del sistema AEGIS y submarinos convencionales.

La marina rusa, heredera de la extinta URSS, dista aún mucho de sus capacidades del pasado; la Flota del Pacífico también dista de disponer del 40% de la capacidad naval del país, como en algunos momentos del pasado sucedió. Distintos y ambiciosos programas navales tratan de revitalizarla, reemplazando a buques obsoletos y deficientemente mantenidos con la construcción, en principio con horizonte 2020, de escoltas, submarinos y hasta de una serie de seis portaviones nucleares (actualmente sólo cuenta con uno en servicio) y escoltas. Es una marina digna de especial consideración que incorpora un potencial de desarrollo importante y de voluntad manifestada a nivel político de llevarla a cabo.

En cuanto al ASEAN, decir en primer término que no es propiamente una alianza militar y cuenta con miembros muy diversos cultural, étnica y políticamente y hasta con desencuentros y fricciones entre algunos de ellos; merece destacarse que su situación geopolítica encajonada entre dos gigantes en crecimiento como India y China y la intensidad del tráfico comercial que circula por sus áreas, han optado por el desarrollo de estrategias fundamentalmente anti-access, centrándose en la adquisición, compra o construcción de buques de pequeño porte y radio de acción (corbetas y patrulleros) y submarinos.



- Jane's Fighting Ships 2011-

Así en 2011 Malasia había adquirido 2 nuevos submarinos (construidos en España), Singapur dispone 4 a los que ha sumado 2 nuevos, Indonesia de 2 a los que añadir 3 nuevos, Vietnam pretende disponer de 6 y Tailandia de 2. Malasia patrulleros y buques de desembarco; Indonesia corbetas, patrulleros y buques de desembarco; Vietnam fragatas, corbetas y lanchas rápidas; Tailandia fragatas, patrulleros y OPV. Su diseño suele ser extranjero y construcción comienza a ser nacional.⁶

La India es otro de los principales países concernidos en el proceso; antiguas disputas territoriales con China han hecho que contemple con aun mayor recelo la cada vez mayor presencia de este país en el Océano Índico, su espacio "natural" del que era una de las potencias dominante. Además esta presencia supone el involucramiento estratégico de India en un siglo en que cordilleras como el Himalaya no son decisivas. Aunque hay que entender estas rivalidades en su contexto sin que de ellas pueda extrapolarse una rivalidad absoluta,

⁶ Jane's Fighting Ship 2011.

bien es cierto que ha propiciado una aproximación de este país, tradicionalmente no alineado, a las potencias occidentales.⁷

La India tiene también una de las llaves de acceso al Estrecho de Malaca y ha mostrado su vocación oceánica sumándose a las operaciones internacionales de lucha contra la piratería así como enseñando la bandera en numerosas visitas de cortesía a países occidentales, incluido el nuestro. Merece reseñarse el despliegue humanitario realizado por la armada india con ocasión del maremoto que asoló la región el 26 de diciembre de 2004, mostrando con ello su voluntad y liderazgo regional.

Consecuentemente, la armada india está experimentando un proceso de reforzamiento (en 2010 India fue el principal importador de armas del mundo⁸); actualmente han puesto en funcionamiento un ambicioso programa naval que incluye la construcción de dos portaaviones, submarinos y escoltas buscando la promoción estratégica de su industria naval.

Si bien la marina india se encuentra muy ligada en materia de construcción naval hasta ahora al tejido industrial ruso ha abierto el mercado a otros países lo que supone una importante oportunidad de negocio para nuestro país.

Australia es un país cuya política exterior ha estado oscilando entre el aislamiento y la defensa avanzada en una región que resulta culturalmente distante. Los hitos de su política exterior los marcan la presencia japonesa que, en 1942, amenazó con la invasión y la intervención en Vietnam en los sesenta y setenta que se saldó con 492 muertos; tras ello reinició un repliegue roto definitivamente (Australia participó en la primera Guerra del Golfo) en la primera década del nuevo siglo tras los acontecimientos del 11-S y los atentados de Bali en 2002.⁹

⁷ Estrella Suanzes, Eduardo. *“la expansión naval de la india y sus implicaciones para la seguridad en el Índico.”* Monografía del IX Curso de estado Mayor, 2008.

⁸ Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Mumbai. *“El mercado de la construcción naval en India.”* ICEX, 2011.

⁹ Díez de Tejada Montero de espinosa, Carlos. *“Consecuencias estratégicas del rearme de la marina*

El país continente padece las tensiones e incertidumbres en la región que provoca el radicalismo islámico, la inmigración ilegal y el tráfico de drogas así como la inestabilidad endémica de algunos países junto a fricciones y tensiones (Timor) con países de la región, principalmente Indonesia, cuya marina siendo más numerosa que la australiana es más obsoleta y está peor capacitada. Además ha participado en distintas operaciones humanitarias en apoyo de países de la zona.¹⁰ Y se siente muy concernida por el auge de China.

Consecuentemente, Australia mantiene desde 2009 un ambicioso programa naval oceánico con un nivel de gasto ligeramente inferior al 2% del PIB con el que pretende dotarse con horizonte 2020 de una marina oceánica de 20 buques. Este programa no resulta ajeno a España; la empresa NAVANTIA ha firmado contratos para la construcción de dos buques LPH similares al “Juan Carlos I” y tres fragatas AEGIS de la clase “Hobart” parecidas a nuestras F-100; además España tiene desplazado a este país y durante un año el buque logístico “Cantabria” (es posible que se construyan de dos buques de este tipo) e intenta participar a través de NAVANTIA en la construcción de 12 submarinos.

TIPOS DE BUQUE	AUSTRALIA 						
	1965	1970	1980	1990	2002	2010	2020
PORTAVIONES (CVN/CV)	2	2	1				
BUQUES ANFIBIOS (LHD/LPH)							2
BUQUES ANFIBIOS (LPD/LST)			1	1	3	3	
ACORAZADOS / CRUCEROS							
ESCOLTAS (DDG/FFG/DD/FF)	19	17	13	12	10	12	15
CORBETAS / FPB-G							
SSBN							
SSN							
SSK		4	6	6	6	6	12
BUQUES MCM	6	6	3	3	6	8	8
BUQUES LOGÍSTICOS	1	1	1	1	2	2	2
TOTAL BUQUES	28	30	25	23	27	31	39
AERONAVES EN CVN/CV	40	40	24				
SOLDADOS EN BUQUES ANFIBIOS	0		500	500	1210	1210	2000

- Díez de Tejada Montero de Espinosa, Carlos. “Consecuencias estratégicas del rearme de la marina australiana en el siglo XXI”. Monografía del XIII Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas 2012.-

australiana en el siglo XXI”. Monografía del XIII Curso de estado Mayor de las Fuerzas Armadas 2012.

¹⁰VV.AA. Jane's Sentinel Security Assessment – Oceania, 2011.

Llegados a este punto se hace imperativo recordar a aquellos visionarios marinos españoles que en la década de los cincuenta, mucho antes de que a través del plan Asia se promoviera la presencia institucional y empresarial de España en la región, admitieron pioneramente a alumnos de la marina tailandesa en la Escuela Naval Militar (el primero en 1953, unos dos años después del establecimiento de relaciones), sentando las bases de una amistad fraternal entre ambas armadas que culminó en la compra del portaaviones “Chakry” por aquella marina. Las visitas de autoridades militares tailandesas a España y de políticos españoles a Tailandia son pruebas de una relación privilegiada y primera en la región que mucho debe al buen hacer de la Armada.

La ya citada venta de buques Malasia y Australia son pasos en buena dirección. La designación de un Agregado de Defensa en la India o la realización de un curso para oficiales procedentes de la región en el CESEDEN (que ya cuenta en su Curso de Estado Mayor desde hace años con alumnos tailandeses, chinos, coreanos, y últimamente filipinos) son pruebas del esfuerzo en un área prioritaria para nuestra Diplomacia de la Defensa.

TIPOS DE BUQUE	CHINA		COREA NORTE		COREA SUR		JAPON		TAIWAN		RUSIA		
	1990	2010	1990	2010	1990	2010	1990	2010	1990	2010	1990	2010	
PORTAVIONES (CVN/CV)												5	1
BUQUES ANFIBIOS (LHD/LPH)			1										
BUQUES ANFIBIOS (LPD/LST)	25	28	7		8	7	6	3	23	21	84	18	
ACORAZADOS / CRUCEROS												36	5
ESCOLTAS (DDG/FFG/DD/FF)	56	76	3	3	16	19	64	51	34	26	219	48	
CORBETAS / FPB-G	202	94	37	36	30	28			55	49	154	48	
SSBN	1	2										63	15
SSN		6										147	26
SSK	111	46	22	23	6	11	16	19	4	4	120	20	
BUQUES MCM	152	27	29	24	6	10	36	31	13	12	333	46	
BUQUES LOGÍSTICOS	25	16			4	3	4	6	4	1	116	20	
TOTAL BUQUES	572	296	98	85	70	78	125	110	133	113	1277	247	
AERONAVES EN CVN/CV												175	39
SOLDADOS EN BUQUES ANFIBIOS	6345	7900	1400		1600	1700	990	990	3100	4860	18900	3960	

TIPOS DE BUQUE	PACTO OTAN		PACTO USA-JAPON		PACTO USA-COREA		PACTO DE MANILA		PACTO ANZUS									
	1990	2010	1990	2010	1990	2010	1990	2010	1990	2010	1990	2010	1990	2010				
PORTAVIONES (CVN/CV)	14	11	7	6					1									
BUQUES ANFIBIOS (LHD/LPH)	16	10	0	3														
BUQUES ANFIBIOS (LPD/LST)	63	20	30	36	6	3	8	7	6	6		1	3		23	21		
ACORAZADOS / CRUCEROS	46	22	4	0														
ESCOLTAS (DDG/FFG/DD/FF)	133	76	227	181	64	51	16	19	6	8	2	12	12	4	2	34	26	
CORBETAS / FPB-G	6	140	111		30	20	8	13	2	13					56	49		
SSBN	36	18	10	7														
SSN	96	53	21	14														
SSK		120	62	16	19	6	11					6	6		4	4		
BUQUES MCM	30	14	273	177	86	31	6	10	6	6		3	8		13	12		
BUQUES LOGÍSTICOS	63	57	67	37	4	6	4	3		1		1	2	1	1	4	1	
TOTAL BUQUES	403	209	945	630	125	110	70	70	26	35	4	13	23	31	5	3	133	113
AERONAVES EN CVN/CV	1160	956	160	142					13									
SOLDADOS EN BUQUES ANFIBIOS	6860	3820	1720	1635	990	990	1600	1700	700	1320		500	1210		3100	4860		

- Díez de Tejada Montero de Espinosa, Carlos. “Consecuencias estratégicas del rearme de la marina australiana en el siglo XXI”. Monografía del XIII Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas 2012.-

Tal vez los occidentales no acepten que una región tan lejana física y culturalmente haya asumido exitosamente lo mejor del modelo que se le ha ofertado, incorporándole su saber milenario y, superándoles, haya recuperado el poder y la importancia que una vez tuvo en el pasado.

Tal vez los occidentales, amparados aún bajo la ventaja tecnológica, tengan ese sentimiento que albergaba el poeta del Veintisiete con el que abríamos este artículo: *“indiferente o cobarde, la ciudad vuelve la espalda. No quiere ver en tu espejo su muralla desdentada.”*

*Federico Aznar Fernández-Montesinos
CF. ARM. DEM.
Analista del IEEE*

BIBLIOGRAFÍA

Auslin, Michael. *"Security in the Indo-pacific commons."* American Enterprise Institute, 2011.

Diez de Tejada Montero de Espinosa, Carlos. *"Consecuencias estratégicas del rearme de la marina australiana en el siglo XXI"*. Monografía del XIII Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas 2012.

Estrella Suanzes, Eduardo. *"la expansión naval de la india y sus implicaciones para la seguridad en el Índico."* Monografía del IX Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas , 2008.

Jane 's fighting Ship.

Mackinlay Ferreiros, Alejandro. *"Documento de Opinión 006/2011: Las ambiciones marítimas de China."*Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011.

Mackinlay Ferreiros, Alejandro. *"Documento de Opinión 084/2011:Asia y el programa naval norteamericano."*Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011.

Mackinlay Ferreiros, Alejandro. *"Documento de Opinión 045/2011: "La Transformación del Escenario Marítimo del Océano Índico."*Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011.

Okano-Heijmans. Maaik. *"Japan's Security Posture in Asia: Changing tactics or strategy?"* Instituto Per Gli studi di Politica Internazionale, julio 2012.

O'Rourke, Ronald. *"China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities— Background and Issues for Congress"* Congressional Research Service, Julio 2012

Riccardo Ungaro, Alessandro. *"Developments in and Obstacles to the US Pivot to Asia:What Alternatives for Europe?"* Instituto Affari Internazionali, Septiembre 2012

Scott, David. *"The Great Power 'Great Game' between India and China: 'The Logic of Geography'"* Geopolitics, 13:1–26, 2008

Thant Myint. *"El nuevo gran juego de Asia."* Revista Foreign Policy, septiembre 201.

VV.AA. *"East Asia Strategic Review."* The National Institute for Defense Studies, Japan 2011.

VVAA. *Freedom to use the seas: India's maritime military strategy.* Martina de la India, 2009.

VV.AA. *Jane's Sentinel Security Assessment – Oceania*, 2011.

Willard, Robert. "Statement of Admiral Robert F. Willard, U.S. Navy Commander, U.S. Pacific Command before the Senate Armed Services Committee on U.S. Pacific Command posture"
28 February 2012. Senate Armed Services Committee