

The rise of China as maritime power

Abstract:

Since the 1980s, under Deng Xiaoping and subsequent leaders of the People's Republic of China, the country has been opening up to the world, starting to develop on the basis of a market economy with Chinese characteristics, and both, for economic and commercial needs, as well as for historical reasons, China is once again looking to the sea.

Without ceasing to be a continental (land) power, China began to develop itself as a maritime power working in all its elements, becoming 40 years later a "great maritime power", with enormous influence throughout the world. Currently, it is almost at the level of the United States, the great maritime power, almost hegemonic, during the last 80 years. This paper analyzes this evolution, the strong support of the Chinese state to this development, and identifies some of the elements causing geopolitical tensions derived from this rapid Chinese rise to the status of maritime power.

Keywords:

China, maritime power, naval power, geopolitical, continental power, maritime strategy, South China Sea, rising, Chinese characteristics, historical rights, national interests.

Cómo citar este documento:

ROMERO JUNQUERA, Abel. *El auge de China como potencia marítima*. Documento de Análisis IEEE 58/2023.

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2023/DIEEEA58_2023_ABEROM_China.pdf
y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año)

Introducción

En el año 2012, durante la celebración del 18º Congreso del Partido Comunista Chino (PCC), el entonces presidente saliente *Hu Jintao* hacía un claro llamamiento a que China se convirtiera en una potencia marítima¹ de primer orden. La inclusión en el informe del citado Congreso de la necesidad de salvaguardar los intereses marítimos chinos, y el objetivo de llegar a ser una gran potencia marítima, convertía este asunto en elemento central de la agenda política del PCC. *Hu* identificaba cuatro elementos clave para avanzar en este ámbito; habilidad para explotar los recursos oceánicos, desarrollo de una economía de lo marítimo, preservación del medio marino, y protección los intereses y derechos marítimos de China².

Aunque de una forma más pragmática, ya en el año 2000, el entonces presidente *Jiang Zeming*, declaraba que construir una gran potencia marítima era una importante tarea histórica para China³.

En 2013, poco después de asumir la presidencia, *Xi Jinping* defendía que China debe convertirse en una «auténtica gran potencia marítima», no solo para consolidar el dominio en este terreno, sino también como parte de una estrategia nacional dirigida a vincular asuntos militares con intereses estratégicos relativos a soberanía, legitimidad del régimen, y política entre grandes potencias⁴.

En julio de 2013, durante una sesión de la Dirección Política del Comité Central del PCC, *Xi* lanza el claro mensaje de que China tiene que proteger sus «derechos e intereses en lo marítimo», y de que para ello deberá desarrollar los planes correspondientes, siempre en un marco pacífico, y en ningún caso renunciando a los derechos e intereses que considera legítimos. *Xi* quiere avanzar en el desarrollo y explotación de recursos en zonas sobre las que considera tiene derechos soberanos, claramente en el Mar de Sur de China (MSC), buscando la cooperación amistosa y mutuamente beneficiosa con el

¹ HILLE, Kathrin. «Hu calls for China to be “maritime power”», *Financial Times*. 8 de noviembre de 2012. Disponible en: <https://www.ft.com/content/ebd9b4ae-296f-11e2-a604-00144feabdc0>

² TOBIN, Liza. «Underway. Beijing’s Strategy to Build China into a Maritime Great Power», *US Naval War College Review*, vol. 71, n.º 2. Primavera de 2018, pp. 16-17. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol71/iss2/5/>

³ CHUBB, Andrew. «Xi Jinping and China’s maritime policy». Brookings, 22 de enero de 2019. Disponible en: <https://www.brookings.edu/articles/xi-jinping-and-chinas-maritime-policy/>

⁴ YOON, Sukjoon. «Implications of Xi Jinping’s “True Maritime Power”: Its Context, Significance, and Impact on the Region», *Naval War College Review*, vol. 68, n.º 3. Verano de 2015, artículo 4. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1220&context=nwc-review>

resto de países, utilizando medios pacíficos y negociaciones para resolver disputas, buscando salvaguardar la paz y la estabilidad⁵.

Todas estas declaraciones, y las correspondientes políticas y acciones derivadas - con especial énfasis las de *Xi Jinping* - quieren lanzar el mensaje de que una China convertida en segunda potencia económica mundial, y gran potencia comercial a nivel global, no se quiere ni se puede limitar a ser la potencia continental como tradicionalmente ha sido considerada. China está llamada - y, por razones de propia subsistencia también obligada - a convertirse en una potencia marítima de primer orden, y está claramente dispuesta a defender sus intereses y los que considera sus derechos.

¿Qué queremos decir cuando hablamos de poder marítimo?

En primer lugar, parece pertinente dejar claro lo que queremos decir cuando nos referimos al poder marítimo o hablamos de potencia marítima, y cuáles son sus relaciones con el poder naval y las potencias navales. ¿Una potencia marítima es siempre una potencia naval? ¿El poder marítimo implica poder naval? Y lo contrario, ¿el poder naval implica poder marítimo? Son términos que en ocasiones se usan casi indistintamente, y que pueden dar lugar a confusiones y malos entendidos

Geoffrey Till en su libro «*Seapower*»⁶ considera que el propio *Mahan*, en su obra de referencia «*The influence of Sea Power upon History (1660-1783). History of Naval Warfare*», no define explícitamente lo que es *seapower*. Llamamos la atención a que la propia traducción de este título al castellano «*Influencia del Poder Naval en la Historia*» pueda dar lugar a confusión, pues *seapower* se traduce como 'poder naval', cuando realmente se podría haber traducido como como 'poder marítimo'. Sin embargo, esto es en cierta medida lógico, pues la segunda parte del título, «*History of Naval Warfare*», obliga a la traducción elegida, pues se refiere esencialmente a la historia de la guerra naval, vinculando *seapower* con lo específico de lo naval, en lugar de con lo marítimo.

En este escenario de cierta ambigüedad, donde se usan las mismas palabras pero que significan cosas diferentes según para quien, *Till*⁷ trata de explicar el significado de

⁵ PEOPLE'S DAILY ONLINE. «Xi advocates efforts to boost China's maritime power». 31 de julio de 2013. Disponible en: <https://www.globalsecurity.org/wmd/library/news/china/2013/china-130731-pdo05.htm>

⁶ TILL, Geoffrey. *Seapower. A guide for Twenty-First Century* (2.^a ed.). Routledge, Nueva York. 2009.

⁷ Ibidem, pag 20.

seapower que traduce claramente como ‘poder marítimo’⁸, diseccionándolo en sus dos componentes.

Por una parte tenemos la idea de *power*, entendido como poder o potencia, que se plantea en una doble vertiente; la primera referida a las aportaciones, a las fortalezas (económica, militar, política, u otras) de las naciones, en esencia a los medios que tienen: y la segunda derivada de las consecuencias de esas fortalezas, entendiendo que un país es poderoso porque los otros hacen lo que él quiere (influye en los otros).

En relación a la etiqueta *sea*, se vincula a diversos tipos de actividades relacionadas con la mar, que se pueden referir bien a las propias de las marinas, bien actuando en solitario o acompañadas de fuerzas terrestres y/o aéreas (que sería eminentemente lo naval), bien las que se desarrollan en un contexto más amplio y que involucran labores relativas al uso comercial y no militar de la mar (lo marítimo).

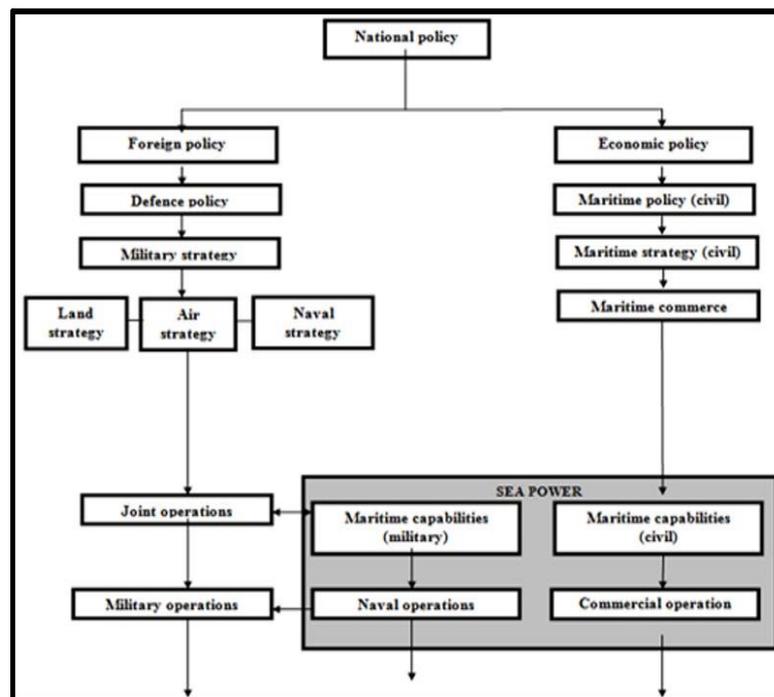


Figura 1. Gráfico sobre los elementos del poder marítimo
Fuente: TILL, Geoffrey. *Seapower*. 2009, p. 21.

Como se refleja en el gráfico que nos propone *Till*, el poder marítimo no es simplemente buques grises (buques de guerra) de las marinas militares de los países, sino que

⁸*Ibidem*, p. 26. Till considera que para evitar ambigüedades las expresiones «maritime power» y «sea power» se pueden utilizar de forma indistinta (p. 23), lo que haremos en este trabajo.

engloba las contribuciones de otros servicios, y sobre todo incluye también a otros aspectos no militares en el uso de la mar (marina mercante, comercio, marinas científica, pesquera, construcción naval, astilleros, etcétera).

Teniendo en cuenta que este trabajo trata de profundizar en el auge del poder marítimo de China, parece relevante destacar también la visión de este concepto desde unos ojos chinos. *Zang Shiping*, que en 1998, publica «*Chinese Sea Power*», considera⁹ que el poder marítimo, en su interpretación más simple, es la libertad de llevar a cabo actividades en el dominio marítimo. Enfatiza que para los países marítimos, tener poder marítimo no es un objetivo, sino un medio indispensable para asegurar la supervivencia y el desarrollo sostenible de una nación. Divide el poder marítimo entre el puramente militar (relativo a una de las partes en un conflicto por el control de un espacio marítimo), y el que podríamos denominar como global o completo¹⁰ (que incluye factores políticos, económicos y militares). Finalmente identifica los cuatro elementos que afectan al poder marítimo en el mundo actual: fuerzas navales (militares en el ámbito marítimo), entidades marítimas, desarrollo oceánico, y sistemas legales marítimos. Vemos que esta aproximación es conceptualmente bastante cercana a la de *Geoffrey Till*.

Se puede añadir también, por su pertinencia, la definición¹¹ de Gran Potencia Marítima (GPM) que hace *Liu Cigui*, director de Asuntos Oceánicos en la Administración china, en un artículo publicado poco después de las citadas declaraciones de *Hu Jintao*, donde considera GPM a aquel país con la habilidad y la potencia suficientes para desarrollar, explotar, proteger y controlar el océano. Detalla posteriormente como debe ser esa GPM: sus industrias marinas deben constituir una parte importante de la economía del país; debe contar con profesionales marítimos de primera línea en lo científico y en lo tecnológico; debe tener capacidad de explotar los recursos marinos de forma sostenible; y sus capacidades de defensa deberán ser suficientemente importantes como para defender la soberanía nacional, los intereses y derechos marítimos, así como jugar un rol importante en salvaguardar la paz y promover el desarrollo internacional de los

⁹ WEI, Zhang y AHMED, Shazeda. «A general review of the History of China's Sea-Power Theory Development», *Naval War College Review*, vol. 68, n.º 4. Otoño de 2015, artículo 8. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1268&context=nwc-review>

¹⁰ *Comprehensive*

¹¹ TOBIN, Liza. *Op. cit.*, pp. 16-48

asuntos marítimos. Como veremos en los siguientes párrafos, en base a estas ideas se marca de forma clara la hoja de ruta china para convertirse en potencia marítima.

Por si no hubiera quedado del todo claro, finalizamos este apartado conceptual sobre la diferencia entre lo marítimo y lo naval, acudiendo a las aclaraciones que nos hace Josep Baqués sobre el uso de las expresiones¹² «poder naval» y «poder marítimo», donde se destaca que el poder marítimo es más amplio que el poder naval, pues el primero abarca numerosos medios y actividades que se llevan a cabo en la mar (marina militar, mercante, pesquera, científica, guardacostas, tráfico marítimo, medios para extracción de recursos en la mar, construcción naval, etcétera) mientras que el poder naval se circunscribe esencialmente a la marina militar y a sus actividades. De esta forma, se puede considerar que el poder naval queda englobado como parte (fundamental) del poder marítimo.

China como poder marítimo en la geopolítica clásica.

Centrándonos otra vez en China, y considerando la variable de la geografía, podemos afirmar China es un país del *Rimland* o «cinturón continental» de *Spykman*: tiene más de 22.000 kilómetros de fronteras terrestres (con catorce países, entre los cuales destacamos principalmente a Rusia e India), y una importante fachada marítima al Pacífico Occidental, con una línea de costa de casi 15.000 kilómetros.

Geopolíticamente China es un actor más complejo, pues aunque en la dicotomía clásica entre potencias marítimas y potencias continentales (o terrestres) ha sido tradicionalmente considerada como más continental que marítima, tiene elementos de las tres principales teorías geopolíticas clásicas (*Mackinder*, *Mahan* y *Spykman*), lo que permite cierta amplitud en el análisis de su realidad geopolítica, que además ha sido cambiante a lo largo de la historia.

Comenzando con la escuela geopolítica marítima, en un riguroso e interesante estudio¹³ sobre las aspiraciones de China de convertirse en una gran potencia marítima, Josep Baqués analiza la realidad del país desde los seis postulados que *Mahan* considera

¹² BAQUÉS, Josep. «Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial», *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, n.º 18. Noviembre de 2018, p. 109, nota 1. Disponible en: <https://revista.ieee.es/article/view/166/265>

¹³ BAQUÉS, Josep. «El mar como catalizador de la geopolítica: de Mahan al auge chino», *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, vol. 5, n.º 1. 2019, pp. 119-139. Disponible en: <http://www.seguridadinternacional.es/resi/index.php/revista/article/view/117/203>

determinantes¹⁴: tres geográficos (posición geográfica, configuración física, y extensión del territorio) y tres sociales (tamaño de la población, carácter nacional y carácter del gobierno). Baqués concluye que aun considerando que la componente económica y la de estructuras políticas (en su estado actual y asumiendo que no haya involución) son factores que pueden ser favorables a que China se convierta en una gran potencia marítima (GPM), la geografía puede no serlo tanto. Siendo un estado del *Rimland*, no debemos olvidar que tiene importantes fronteras terrestres¹⁵ a defender, aunque actualmente no haya tensiones relevantes en ninguna de ellas. A esto se suma que sus accesos a los océanos no son del todo francos¹⁶, lo que demuestra que la geografía sigue siendo importante¹⁷.

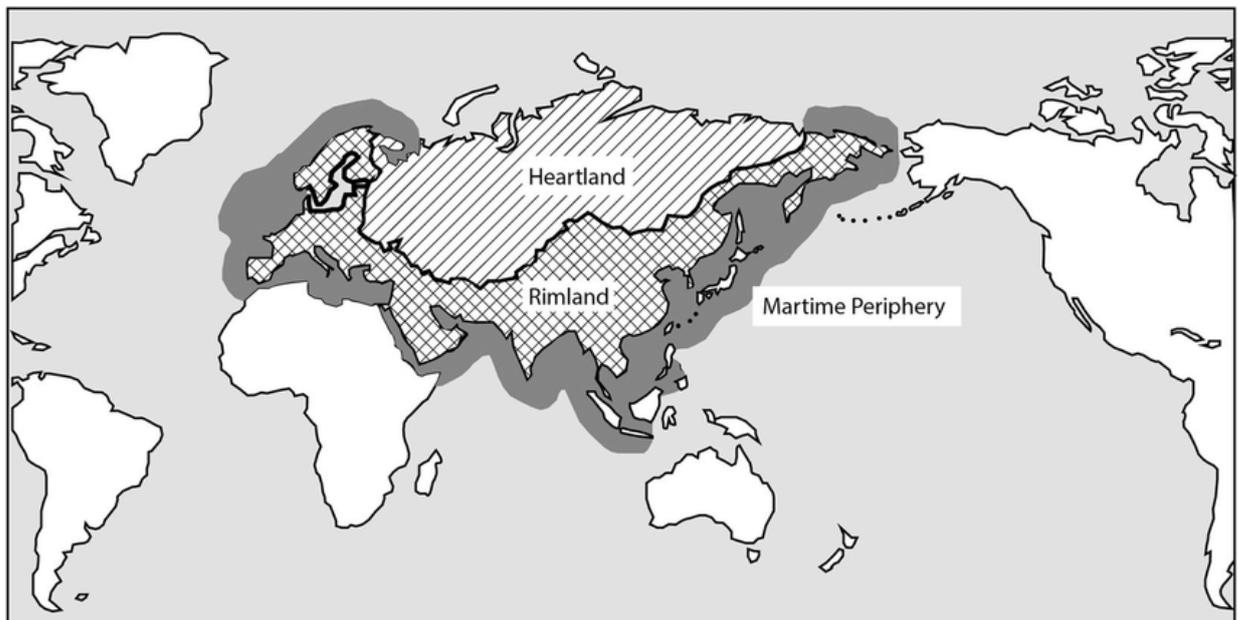


Figura 2. Interpretación de Spykman de la Isla del Mundo de Mackinder recogida en *The Geography of Peace*

Fuente: MITCHELL, Martin D. «Using the principles of Halford J. Mackinder and Nicholas John Spykman to reevaluate a twenty-first-century geopolitical framework for the United States», *Comparative Strategy*, vol. 39, n.º 5. 2020, pp. 407-424. DOI: 10.1080/01495933.2020.1803709

¹⁴ VÁZQUEZ, Gonzalo. «Influencia de Alfred Mahan en la doctrina naval china». Universidad de Navarra, 26 de octubre de 2022. Disponible en: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/influencia-de-alfred-mahan-en-la-doctrina-naval-de-china>

¹⁵ Esencialmente con Rusia y con India, con las que actualmente China mantiene relaciones buenas o al menos correctas. No obstante, Pekín considera que no son totalmente de fiar.

¹⁶ Tanto su salida al Pacífico occidental a través de la primera cadena de islas, como sobre todo al Índico a través del estrecho de Malaca.

¹⁷ BAQUÉS, Josep. *Op. cit.*, 2019, p. 137

En el marco de las teorías continentales, *Mackinder* defendía la superioridad geopolítica de Eurasia sobre las Américas¹⁸, tesis reafirmada por *Bzrezinski* en 1998 en su obra *El Gran Tablero Mundial*. Aunque la «tierra corazón»¹⁹ de *Mackinder* sería geográficamente lo que hoy es Rusia y algunos países centroasiáticos, también incluye una parte de China²⁰ (la región de *Xingiang*), lo que refuerza su carácter continental. En todo caso, no debemos olvidar que históricamente, y en particular durante los últimos seiscientos años, China ha estado más preocupada de sus fronteras terrestres que de su salida al mar.

En cuanto a la tercera teoría geopolítica clásica, *Spykman*, ya en los años cuarenta, aunque en línea con las teorías de *Mackinder*, ponía el acento en el anillo continental (*rimland*), defendiendo que sería aquel que lo dominara quien dominaría la tierra corazón, y por tanto el mundo. En base a esta idea, defendía que el objetivo de EE.UU. sería evitar que una potencia de la tierra corazón se estableciera en el anillo continental²¹.

Robert Kaplan²² destaca que el propio *Mackinder*, en los párrafos finales de su famoso artículo «*The Geographical Pivot of History*», ya hacía una inquietante alusión a China. Tras argumentar que el interior de Eurasia era el punto de apoyo (pivote) geoestratégico del poder mundial, alertaba de que China podría ser un peligro para la libertad del mundo, pues a sus recursos del gran continente (Eurasia) podrían añadir un frente oceánico, ventaja denegada a Rusia²³, inquilino principal de la tierra corazón. De hecho, *Mackinder* temía que algún día China pudiese conquistar Rusia, lo que más de cien años después es motivo de reflexión por su posible pertinencia (en particular en lo relativo a sus dimensiones económica, demográfica e incluso política). Algunos autores ya valoran que Rusia se pueda acabar convirtiendo en un estado vasallo de China²⁴.

¹⁸ MITCHELL, Martin D. «Using the principles of Halford J. Mackinder and Nicholas John Spykman to reevaluate a twenty-first-century geopolitical framework for the United States», *Comparative Strategy*, vol. 39, n.º 5. Septiembre de 2020, pp. 407-424, 411. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/01495933.2020.1803709>

¹⁹ En *The Geographical Pivot of History* (1904) y posteriores escritos, *Mackinder* defendía que quien domine la tierra corazón (Heartland) controlará la Isla Mundial (World Island), formada por Eurasia y África, y, por tanto, el mundo.

²⁰ BAQUÉS, Josep. *Op. cit.*, 2019, p. 121

²¹ MITCHELL, Martin D. *Op. cit.*, 2020, p. 412.

²² KAPLAN, Robert D. (2012). *La venganza de la geografía. La geografía marca el destino de las naciones* (1.ª ed., 5.ª reimpresión). RBA, Barcelona, p. 242.

²³ En aquella época, el Ártico era una barrera helada en lugar de una fachada marítima, lo que impedía la salida de Rusia al mar (aunque también la protegía de las potencias marítimas). Esto sigue sucediendo en la actualidad, aunque en menor medida, consecuencia del cambio climático y del calentamiento del Ártico.

²⁴ A nivel nacional lo sostienen autores de reconocido prestigio como Felipe Sahagún o Jose Ignacio Torreblanca. Cfr. SAHAGÚN, Felipe. «Rusia se va a acabar convirtiendo en un vasallo de lo que ordene

En este marco de las tres grandes teorías geopolíticas, para tratar de entender las posturas chinas actuales es conveniente volver unos siglos atrás, y recordar que durante el siglo XV, periodo de la dinastía Ming, la Flota del almirante *Zheng He* era considerada la más impresionante de la historia. Esto es utilizado actualmente por *Xi Jinping* para enfatizar dos ideas; los límites marítimos del Reino Medio de la China de la dinastía Ming deben ser relevantes y tenidos muy en cuenta para delinear las fronteras actuales, y el carácter económico y cultural de los viajes de *Zheng*, que no buscaba colonizar ni conquistar ninguna nación más débil, sino que de una forma benigna pretendía establecer «armonía»²⁵ en todos aquellos los mares, siempre bajo la guía y la luz de los emperadores chinos²⁶, del imperio, mentalidad que supuestamente pretende orientar las acciones de la China actual.

Volviendo a la geopolítica, por diversas circunstancias, en particular las tensiones con los mongoles en la frontera norte y la lógica necesidad de reforzar y fortalecer la Gran Muralla, provocaron que en 1433 se finalizaran abruptamente los viajes del almirante *Zheng*, cuya flota fue desmantelada²⁷. China se encierra en su territorio transformándose en un imperio eminentemente continental, terrestre, renunciado a sus aspiraciones marítimas y a sus capacidades navales, que habían sido centrales durante casi quinientos años, desde los tiempos de la dinastía *Song* a comienzos del segundo milenio.

Durante todos aquellos años, China controlaba importantes partes del Índico y del Mar del Sur de China (MSC), y la conocida línea de los 9 trazos (en rojo en la figura 3) que hoy China reclama como frontera marítima en el MSC en base a derechos históricos, no

China"», *Infolibre*. 12 de marzo de 2022. Disponible en: https://www.infolibre.es/videolibre/como-lo-ve/felipe-sahagun-rusia-acabar-convirtiendo-vasallo-ordene-china_1_1222193.html. ABAD QUEIPO, Pilar. «José Ignacio Torreblanca: "El enorme fracaso es que Rusia se va a convertir en un vasallo de China"». *COPE*, 15 de marzo de 2022. Disponible en: https://www.cope.es/programas/herrera-en-cope/noticias/torreblanca-politologo-enorme-fracaso-rusia-convertir-vasallo-china-20220315_1969153

²⁵ Los viajes de Zheng sirvieron para consolidar el sistema tributario con Estados del norte, sureste y sur de Asia, con China en la cúspide. Estos países prometían lealtad a China, aceptaban sus requisitos diplomáticos, enviaban emisarios con tributos a la Corte Imperial y recibían favores y regalos a cambio. El sistema proporcionaba acceso, protección y estatus a ambas partes. No había un control ni un dominio directo de China sobre sus tributarios, sino que, en el marco del confucianismo, el sistema se entendía como un conjunto aceptado de roles jerárquicos para preservar la armonía y la conducta ética. Este sistema funcionó durante quinientos años, hasta mediados del siglo XIX. Cfr. SINGER, Andrew. «China's Original Maritime Influence: Zheng He's Ocean Voyages During the Ming Dynasty», *Medium*. 28 de junio de 2020. Disponible en: <https://medium.com/@andrewsingerchina/chinas-original-maritime-influence-zheng-he-s-ocean-voyages-during-the-ming-dynasty-e28650fb9284>

²⁶ YOON, Sukjoon. *Op. cit.*, pp. 40-63, 48

²⁷ FOLCH, Dolors. «China's greatest naval explorer sailed his treasure fleets as far as East Africa». *National Geographic*, 5 de mayo de 2020. Disponible en: <https://www.nationalgeographic.com/history/history-magazine/article/china-zheng-he-naval-explorer-sailed-treasure-fleet-east-africa>

son más que un reflejo de los límites de algunas de las áreas marítimas que controlaba la Flota del almirante *Zheng*.



Figura 3. Línea de los nueve trazos
Fuente: www.bbc.com

En este marco teórico, *Robert Kaplan*²⁸ defiende que China tiene la geografía a su favor, y argumenta que, es tan obvio y tan elemental que tiende a ser ignorado en las discusiones sobre el dinamismo económico y la reafirmación nacional china. Sin embargo, recordamos que *Baqués*²⁹ nos alerta de que tiene algunas carencias geográficas que pueden jugarle una mala pasada; sus accesos al Pacífico distan de ser francos (primera y segunda cadena de islas), y la capacidad de bloqueo americana (*US Navy*), en particular del estrecho de Malaca, circunstancias que no deben ser despreciadas.

Considerando que China ha sido hasta hace pocos años una nación de corte claramente continental (con zonas de interior que ocupan partes de la tierra corazón de *Mackinder*, mientras sus costas lo hacen en el anillo continental de *Spykman*), y añadiendo su

²⁸ KAPLAN, Robert D. *Op. cit.*, 2012, p. 243.

²⁹ BAQUÉS, Josep. *Op. cit.*, 2019, p. 137.

historia como potencia marítima y naval hasta el siglo XV, y su renacimiento en las últimas décadas, podemos convenir que nos encontramos con una potencia, que podríamos llamar híbrida, continental-marítima, que busca³⁰ transformar el Mar del Sur de la China (MSC) en un mar cerrado o semi-cerrado, y asegurarse además cierto control sobre el estrecho de Malaca (evitando que sea bloqueado). China no pretende más que recuperar (e incluso ampliar) el control y la influencia sobre estos espacios marítimos, que ya tuvo en otras épocas, y en particular con la flota del almirante *Zheng*.

China se hace a la mar. Elementos del poder marítimo chino, y su desarrollo.

Desde una perspectiva histórica, la Gran Muralla, elemento clave de la defensa contra los bárbaros del norte, le ha dado a China un fuerte carácter terrestre o continental, exacerbado durante el pasado siglo XX, y en particular durante el periodo de *Mao Zedong*, cuando los estrategas chinos consideraban el dominio marítimo como colonialista e imperialista, y cualquiera que propusiera estrategias alternativas a la aproximación continental era identificado como un enemigo ideológico³¹ (en particular de las Fuerzas Armadas chinas, que eran eminentemente terrestres). Este ejemplo de excesivo carácter continental, en detrimento de lo marítimo, ha tenido históricamente consecuencias e implicaciones negativas en el desarrollo y la prosperidad de China.

La llegada al poder de *Deng Xiaoping* en 1978 supone un drástico cambio de rumbo en como China aborda lo marítimo. En el 11º Comité Central del Partido se abre la era de la reforma y de la apertura, y China se hace a la mar. Se empieza entonces a reconocer la relación entre los océanos y la supervivencia, y sobre todo su importancia para el desarrollo del país³².

Ejemplo de esta apertura, en 1985 la Marina china envía buques al extranjero, y en 1991 se publica el libro de *Zhang Wei y Xu Hua*, «*Seapower and Prosperity*», donde se abiertamente se debate sobre la cultura continental china basada en la agricultura, y la de los países occidentales, que representan la civilización marítima, basada en el comercio y en las materias primas. En sus páginas se defiende que para tener éxito en el comercio marítimo hace falta controlar las líneas marítimas de comunicación

³⁰ A estos objetivos se podrían sumar el tener capacidad de proyectar fuerzas en el océano Índico, y tratar de romper el arco defensivo de EEUU, que se extiende desde las Aleutianas y pasa por Japón hasta las Filipinas, recuperando la soberanía sobre Taiwan, lo que le permitiría un acceso franco al Pacífico

³¹ YOON, Sukjoon. *Op. cit.*, pp. 2-3.

³² WEI, Zhang y AHMED, Shazeda. *Op. cit.*, 2015, pp. 2-3.

(SLOCs³³) y los mercados (tanto de materias primas como de productos manufacturados). Aunque sólo era un trabajo teórico, es significativo por sus muchos matices tanto capitalistas como de corte *mahaniano*. Esto nos da una idea de cómo ha ido evolucionando el pensamiento marítimo chino, donde se debe destacar la apertura mental de los nuevos líderes, en un entorno que no era nada fácil.

Principalmente *Mahan*, aunque también *Corbett*, comienzan a ser autores de referencia para los chinos³⁴, y el país comienza a asumir que si se quiere transformar en una potencia marítima deberá desarrollar también su poder naval, necesita una Marina poderosa. Los recuerdos de los siglos XVIII, XIX (siglo de las humillaciones) y XX, motivan a una China, que económicamente empieza a desarrollarse, a aprender de viejos errores, y a no volver a dar la espalda al mar, como sucedió desde el siglo XV.

La realidad indiscutible es que en un periodo de apenas cuarenta años, vinculado a un crecimiento económico espectacular, China ha pasado de ser una potencia básicamente continental a convertirse también en una gran potencia marítima (GPM).

En línea con las definiciones y conceptos sobre poder marítimo que incluimos en epígrafes anteriores, y considerando por separado los elementos que lo componen, es particularmente interesante el trabajo de análisis³⁵ dirigido por el almirante *McDevitt* que analiza los cuatro elementos que conforman el poder marítimo chino: la capacidad de construcción naval (astilleros), la flota mercante, la pesquera, y el que denomina como elemento coercitivo, el más significativo de los cuatro, y que integra la Marina china (PLA-N³⁶) a la que se suman los servicios de guardacostas y la denominada milicia marítima.

Antes de revisar estos cuatro elementos, destacamos que como primera idea, el informe resalta que en 2012, tras años de reflexión sobre la importancia de lo marítimo para avanzar en el desarrollo (económico) de China, en su propia seguridad, y para consolidar la propia visión china de su lugar en el mundo, los líderes del PCC enfatizaban que convertirse en potencia marítima era elemento esencial para poder alcanzar los objetivos

³³ *Sea lines of communication*

³⁴ LATHAM, Andrew. «Mahan, Corbett, and China's Maritime Grand Strategy», *The Diplomat*. 24 agosto 2020. Disponible en: <https://thediplomat.com/2020/08/mahan-corbett-and-chinas-maritime-grand-strategy/>

³⁵ MCDEVITT, Michael. *Becoming a Great "Maritime Power": A Chinese Dream*. CNA, junio de 2016. Disponible en: <https://www.cna.org/reports/2016/china-becoming-a-maritime-power>

³⁶ PLA-N (People's Liberation Army – Navy), es la marina china, la componente naval de las Fuerzas Armadas chinas.

nacionales. Lo que siguió es historia conocida, y hoy por hoy podríamos afirmar que globalmente China es la principal potencia marítima del mundo, aunque no sea todavía la primera potencia naval.

Entrando en los detalles, en lo relativo a construcción naval, si bien el informe ya destaca que en 2010 China era el primer constructor de buques mercantes del mundo, adelantaba la necesidad de que China buscara economías de escala sobre la base de crear mega-astilleros, focalizándose más en la calidad que en la cantidad. Esto no sólo se ha convertido en una realidad, sino que además se suma el hecho de que China ya construye buques mercantes y de guerra en los mismos astilleros³⁷, lo que ha permitido a esta industria funcionar con más eficacia, a emplear tecnologías y técnicas de producción civiles a la construcción naval militar, además de mantener la capacidad de eludir sanciones dirigidas a programas de modernización militar.

Con relación a su marina mercante, China controla una flota de más de 5.600 barcos, con una capacidad de transporte de 270 millones de toneladas, lo que la convierte en el segundo país del mundo en cuanto a buques mercantes propios (detrás de Grecia). China quiere que una parte importante de su comercio marítimo sea transportado por buques de propiedad china, de empresas chinas (no necesariamente bajo pabellón chino). A esto se suma que el país construye, gestiona y mantiene un número creciente y muy significativo de puertos mercantes en todo el mundo (más de cien puertos en sesenta y tres países³⁸), y que de los diez puertos más importantes y con más tráfico de mercancías del mundo siete son chinos. Algunos analistas consideran que este control de puertos civiles por todo el mundo permitirá en su día que China dé apoyo - incluido mantenimiento - a buques militares cuando sea necesario. Todo este crecimiento se hace con apoyo directo del estado chino a esta industria³⁹, lo que le da una clara ventaja.

En relación a infraestructuras marítimas, y ligado a lo anterior, destacamos que un informe del CSIS⁴⁰ (2021), alertaba de la posible pérdida de liderazgo de EEUU como

³⁷ HONRADA, Gabriel. «US Navy laments China's shipbuilding supremacy», *Asia Times*. 27 de febrero de 2023. Disponible en: <https://asiatimes.com/2023/02/us-navy-laments-chinas-shipbuilding-supremacy/>

³⁸ Se estima que en China controla la décima parte de la capacidad portuaria de Europa, <https://thediplomat.com/2021/12/chinas-growing-dominance-in-maritime-shipping/>

³⁹ BLANCHETTE, Jude *et al.* «Hidden Harbors: China's State-backed Shipping Industry». CSIS, 8 de julio 2020. Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/hidden-harbors-chinas-state-backed-shipping-industry>

⁴⁰ Center for Strategic and International Studies, think-tank ubicado en la Universidad Georgetown en Washington DC (<https://www.csis.org/>)

proveedor de cables submarinos en favor de China, destacando que entre 2004 y 2019 EE.UU. ha pasado de gestionar el 50 por ciento del tráfico global en internet a un 25 por ciento, mientras *Xi Jinping* ya está planeando una «Ruta de la Seda Digital»⁴¹

Con relación al componente pesquero, China tiene con gran diferencia la mayor flota pesquera del mundo - entre 200.000 y 800.00 buques - responsables de la mitad⁴² de las capturas a nivel mundial, y cuyo crecimiento ha sido posible, entre otros factores, gracias a los subsidios estatales. No debemos olvidar que China es el máximo consumidor mundial de pescado⁴³, con más de un tercio del total global. En el marco de las aspiraciones geopolíticas, los pescadores sirven en ocasiones como personal paramilitar (milicia marítima), ayudando a afianzar la dominación territorial china, expulsando a pescadores de otros países que hacen frente a las reclamaciones chinas (sobre todo en el Mar del Sur de la China)⁴⁴. La pesca es elemento esencial de los objetivos nacionales en seguridad alimentaria⁴⁵, por lo que el tamaño y capacidad de su flota pesquera, y su protección, son intereses nacionales.

El cuarto y último elemento de poder marítimo, el más relevante, incluye a la Marina china, su servicio de guardacostas, y a la milicia marítima. La Marina china, es una fracción⁴⁶ más que relevante del poder marítimo chino, que se ha transformado en muy pocos años, pasando de una marina eminentemente costera (*near seas*) a una capaz de operar en mares lejanos (*far seas*). Aunque las cifras cambian ligeramente según las fuentes consultadas, es un hecho contrastado que China ha superado a EE.UU.⁴⁷ en

⁴¹ SCOTT, Paul D. y COGAN, Mark S. «Containing China's Maritime Power: A Question of Capability and Intent», *The Diplomat*. 28 de septiembre de 2022. Disponible en: <https://thediplomat.com/2022/09/containing-chinas-maritime-power-a-question-of-capability-and-intent/>

⁴² RICHARDSON, John. «China's Fishing Fleet Is Vacuuming the Oceans». Gatestone Institute, 22 de abril de 2021. Disponible en: <https://www.gatestoneinstitute.org/17297/china-fishing-fleet>

⁴³ CHINA POWER PROJECT. «How is China Feeding its Population of 1.4 Billion?». CSIS. Disponible en: <https://chinapower.csis.org/china-food-security/>

⁴⁴ URBINA, Ian. «How China's expanding fishing Fleet is depleting the World's Oceans», *Yale Environment* 360. 17 de agosto de 2020. Disponible en: <https://e360.yale.edu/features/how-chinas-expanding-fishing-fleet-is-depleting-worlds-oceans>

⁴⁵ MCDEVITT, *Op. cit.*, 2016, pp. 100-109

⁴⁶ AXE, David. «Has China become the World's Greatest Maritime Power?», *The National Interest*. 30 de diciembre de 2021). Disponible en: <https://nationalinterest.org/blog/reboot/has-china-became-worlds-greatest-maritime-power-198680>

⁴⁷ Según los datos del *Military Balance 2023* del IISS, EE. UU. cuenta con aproximadamente 200 buques para operaciones de alta intensidad (*principal surface combatants*): 67 son submarinos nucleares y 122 buques con capacidades de alta intensidad (11 portaaviones y 111 escoltas) [consulta: 22/6/2023]. Por su parte, un informe del Departamento de Defensa dirigido al Congreso de EE. UU. sobre el poder militar de China detalla la evolución de los medios militares de los que dispone Pekín, incluidos los navales (U. S. DEPARTMENT OF DEFENSE. *Military and Security Developments involving the People's Republic of*

número de unidades navales. China cuenta con unos 330 buques (con previsiones de 400 para 2024 y sobre de alrededor de 440 para 2030), mientras que EE.UU. se sitúa en el entorno de los 300, aunque todavía con ventaja en capacidades y en tonelaje⁴⁸.

Sin embargo, se deben destacar avances cualitativos como tener dos portaaviones operativos, y sobre todo un tercero, todavía en construcción (*Fujian*), de 85.000 toneladas de desplazamiento y con catapultas electromagnéticas⁴⁹ que lo ponen, al menos teóricamente, a un nivel tecnológico cercano a los americanos, y le permiten ir asentándose como potencia naval de aguas azules⁵⁰. China tiene más de 80 fragatas y destructores de primer nivel, unidades anfibas cada vez más capaces y relevantes⁵¹, y una fuerza de submarinos notable, con 12 nucleares (6 con capacidad de lanzar misiles balísticos y 6 de ataque), a los que se suman más de 46 convencionales⁵².

Sin embargo, en otros ámbitos el progreso es menos relevante, como sucede con los submarinos nucleares y su alto nivel de ruido, que algunos autores sitúan al nivel de los submarinos soviéticos⁵³ de la década de los setenta. Rusia⁵⁴ ha evitado, hasta ahora, transferir su tecnología sobre silencio acústico, aunque esto podría cambiar si aumentara mucho su dependencia de China, lo que no es descartable en el escenario actual. Aunque el progreso de la marina china ha sido espectacular, y ha conseguido sobrepasar

China. 29 de noviembre de 2022. Disponible en: <https://media.defense.gov/2022/Nov/29/2003122279/-1/-1/1/2022-MILITARY-AND-SECURITY-DEVELOPMENTS-INVOLVING-THE-PEOPLES-REPUBLIC-OF-CHINA.PDF>).

⁴⁸ CHILDS, Nick. «Asia-Pacific. Naval and maritime capabilities; the new operational dynamics», *Asia-Pacific Regional Security Assessment 2023*. IISS, pp. 62-89. Disponible en: <https://www.iiss.org/publications/strategic-dossiers/asia-pacific-regional-security-assessment-2023/>

⁴⁹ Con capacidad de lanzar aviones pesados, entre ellos de alerta temprana, como el KJ-600 todavía en desarrollo. Cfr. HELFRICH, Emma. «Our First Clear Look At China's KJ-600 Carrier-Based Radar Plane's Nose», *The Warzone*. 25 de julio de 2022. Disponible en: <https://www.thedrive.com/the-war-zone/our-first-clear-look-at-chinas-kj-600-carrier-based-radar-planes-nose>

⁵⁰ Se entienden por aguas azules (*blue waters*) las aguas oceánicas y los mares abiertos, por *brown waters* los ríos navegables y sus estuarios y por *green waters* las aguas costeras, los puertos y las bahías (U. S. DEPARTMENT OF THE NAVY. *Naval Operations Concept*. 2010, p. 8. Disponible en: <https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/Naval%20Operations%20Concept%202010.pdf>

⁵¹ FANELL, James. «China: Growing and Going to Sea», *Proceedings*, vol. 149, n.º 5. U. S. Naval Institute, mayo de 2023. Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2023/may/china-growing-and-going-sea>

⁵² Datos del IISS, *Military Balance 2023*, consultados el 22 junio 2023.

⁵³ Rusia mejoró mucho el nivel de ruido de sus submarinos en la década de 1980 gracias a los de la clase Akula; los americanos lo habían logrado en los sesenta gracias a los de la clase Permit.

⁵⁴ SWEENEY, Mike. «Submarines will reign in a war with China», *Proceedings*, vol. 149, n.º 3. U. S. Naval Institute, marzo de 2023. Disponible en: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2023/march/submarines-will-reign-war-china>

en número a la *US Navy*, Inés Rodríguez⁵⁵ nos recuerda que el *sorpasso* cualitativo está todavía algo lejano.

En lo relativo al servicio de guardacostas, es el más grande del mundo y cuenta con más de 225 buques de al menos 500 toneladas de desplazamiento capaces de operar en alta mar, y otros 1.000 buques más pequeños para aguas costeras.

A lo anterior se suma la denominada milicia marítima⁵⁶, entidad que no tiene una definición oficial clara, que es una suerte de conjunto de fuerzas irregulares basada en buques civiles⁵⁷, de apoyo a la defensa oceánica, que está normalmente integrada en la comunidad pesquera. Aunque es la más desconocida de las fuerzas marítimas chinas, y sus miembros son teóricamente civiles, la realidad es que muchos de ellos son militares (en activo o retirados), que actúan normalmente bajo mando militar, y cuyas misiones y operaciones están diseñadas por el propio Estado chino. Sobre su número no se tienen cifras nada claras, aunque se estima que es la mayor milicia marítima del mundo.

Desde una perspectiva operativa, esta milicia constituye un instrumento que proporciona clara ventaja al interactuar con unidades extranjeras, pues mientras éstas deciden como actuar, las unidades de la milicia pueden interferir en sus operaciones al tiempo que informan de su ubicación y actividades a otras fuerzas chinas⁵⁸. Su papel en el MSC, tanto en la defensa de los islotes que China reclama en toda la zona, como en la protección de pesqueros que faenan en aguas no chinas (incluso en zonas de exclusión económica de otros países) es clave, conformando una herramienta esencial tanto para la vigilancia marítima como para las acciones asimétricas en el marco de la zona gris.

El servicio de guardacostas chino, junto a la milicia marítima, se utilizan para cumplir objetivos de política exterior, y aunque teóricamente no son medios para la guerra, si son empleados de forma intensa en actividades en la zona gris⁵⁹, sobre todo en lo relativo a

⁵⁵ RODRÍGUEZ, Inés. «*El papel del gigante asiático en el mar: el auge de China como potencia naval*» (Documento de Opinión IEEE, 57/2023). Disponible en: https://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/docs_opinion/2023/DIEEEO57_2023_INEROD_China.pdf

⁵⁶ MCDEVITT, *Op. cit.*, 2016, pp. 62-83

⁵⁷ HENLEY, Lonnie D. *Civilian Shipping and Maritime Militia: The Logistics Backbone of a Taiwan Invasion*, *China Maritime Report*, n.º 21. U. S. Naval War College, mayo de 2022. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/cmsi-maritime-reports/21/>

⁵⁸ ERIKSON, Andrew S. y KENNEDY, Conor M. «China's Maritime Militia. What is it and how to deal with it», *Foreign Affairs*. 23 de junio de 2016. Disponible en: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2016-06-23/chinas-maritime-militia>

⁵⁹ Para profundizar en la idea de "zona gris", es particularmente interesante la definición que de este concepto hace Josep Baqués, en su documento de investigación 02/2017 del IEEE, disponible en:

reclamaciones de soberanía en sus mares cercanos⁶⁰ (mar Amarillo, mar del Este de la China, y mar del Sur de la China).

China reclama soberanía sobre prácticamente el 90 por ciento del MSC (la citada línea de los nueve puntos de la figura 3), argumentado⁶¹ que han sido caladeros tradicionales de los pescadores chinos, lo que los convierte en derechos históricos y por tanto en soberanía⁶².

Xi Jinping se pone al timón de la nueva China marítima

La actual economía de China se basa en el flujo regular de mercancías por las rutas marítimas (petróleo y gas, grano y materias primas procedentes sobre todo de Oriente Medio, África y Sudamérica), donde la flota mercante tiene un papel clave, así como para exportar productos chinos a mercados extranjeros. La vulnerabilidad de las conexiones marítimas (rutas), en particular las que atraviesan el estrecho de Malaca, es clave en la búsqueda de un poder marítimo auténtico, que debe contar con la correspondiente fortaleza naval⁶³.

Xi Jinping, en una interpretación totalmente consistente con las teorías de *Mahan*, considera que el poder marítimo chino se tiene que basar en tres elementos básicos; la producción, la flotas mercante y naval (marina), y los mercados y las bases de ultramar.

En este marco conceptual, *Xi* promueve la transformación de China en una verdadera potencia marítima por diversas razones, que además se complementan. Por una parte la idea de proyectar el poder nacional más allá del territorio de la China continental, pues

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2017/DIEEEINV02-2017_Concepto_GaryZone_Josep_Baques.pdf

⁶⁰ AXE, D. *Op. cit.*, 2021

⁶¹ En este sentido China se está convirtiendo en una experta en utilizar argumentos legales sin una base sólida para intimidar a otros estados, y con el apoyo de sus fuerzas coercitivas, particularmente su milicia marítima, consigue objetivos marítimos en base a políticas de hechos consumados, sin escalar hasta el empleo de la fuerza militar, en lo que se ha venido a llamar como “*adverse possession*”, y que se ve muy claramente en el MSC. Estas prácticas son peligrosas, no sólo por ir en contra de la legislación marítima internacional (UNCLOS), sino porque estas mismas prácticas esta vez sobre la base de la presencia habitual de flotas de pesqueros chinos en aguas distantes se podrían utilizar en otros espacios marítimos del mundo donde China pesca actualmente, zonas de alta mar, o aguas de otros países (África, América del Sur, etc), que podrían incluir zonas económicas exclusivas, con lo que China estaría ganando soberanía. <https://www.maritime-executive.com/index.php/editorials/china-s-maritime-strategy-to-own-the-oceans-by-adverse-possession>

⁶² China pretende en cierta medida defender que la presencia de sus pesqueros en zonas distantes, en la alta mar, le otorgaría determinado grado de control soberano sobre estas aguas y sus recursos. Ejemplo de ello es la postura que el país defiende a propósito de los derechos de territorios no árticos a los recursos del Ártico (hidrocarburos, gas, minerales e incluso pesquerías).

⁶³ YOON, Sukjoon. *Op. cit.*, 2015, pp. 3-4

considera que dentro del perímetro de la primera y segunda cadena de islas debería ser China quien lleve la voz cantante, reconstituyendo su preeminencia marítima regional, que considera es histórica. Por otra parte, los mares de China son de interés fundamental para la población china, pues para su crecimiento, China depende de las importaciones, y por tanto de la seguridad de las rutas marítimas, y además, los mares que la rodean son una fuente de recursos para alimentar a su población (pesca), además de importantes recursos energéticos y minerales. A estas razones se suma una más de índole emocional y en cierto modo como lección aprendida: ser una gran potencia marítima es una forma de superar las humillaciones que las potencias occidentales provocaron en el siglo XIX, y conforma una nueva forma de relación entre grandes potencias, en particular con Estados Unidos⁶⁴. Se trata de utilizar las herramientas con las que China fue humillada, para no volver a serlo.

En este abanico de razones para convertirse en gran potencia marítima, Xi, en términos geopolíticos y en su afán de ser reconocido como (la) gran potencia, quiere que China sea también considerada⁶⁵ como actor responsable en lo marítimo (considera que EE.UU. quieren contenerlo como una potencia continental, y prevenir que expanda su influencia política y militar a las naciones litorales vecinas). Lo anterior debe convivir con su vocación de proteger sus intereses⁶⁶ de seguridad marítima por todos los medios⁶⁷ disponibles (como sustituir UNCLOS por los derechos históricos supuestamente adquiridos durante los tiempos de las dinastías *Ming*, *Yuang* y *Song*).

¿Y cómo dice Xi que quiere implementar su idea de gran potencia marítima? A través de cuatro⁶⁸ grandes líneas de acción: estableciendo nuevas estructuras de alto nivel dedicadas a la política y la estrategia marítima (busca mantener su política de *peaceful rise*, que significa buenas relaciones con los vecinos); desarrollando capacidades

⁶⁴ YOON, Sukjoon. *Op. cit.*, 2015, pp. 4-8

⁶⁵ YOON, Sukjoon. *Op. cit.*, 2015, pp. 8-10

⁶⁶ Las reclamaciones sobre determinadas islas, en particular en el mar del Sur de China, son consideradas de carácter territorial. Su situación se podría asimilar a la casuística que plantean el Tíbet o Taiwán.

⁶⁷ China trata de explotar una ambigüedad calculada para impulsar sus reclamaciones históricas sobre aguas en disputa con otros países. Así pues, el país intenta imponer nuevas normas muy alejadas de las leyes y principios actuales basándose en el precedente histórico de los viajes del almirante Zheng He durante la dinastía Ming. De forma bastante inteligente, utilizando una suerte de «táctica del salami», las reclamaciones históricas chinas están siendo protegidas por agencias de seguridad civiles en lugar de por las fuerzas militares, lo que ayuda a mantener el nivel de crisis por debajo del umbral de enfrentamiento, situándolo claramente en la zona gris.

⁶⁸ YOON, Sukjoon. *Op. cit.*, 2015, pp. 11-15

navales para igualar o exceder las de sus rivales en la región (en particular las de EE.UU. y Japón); reestructurando las agencias civiles de *law enforcement* para contar con más opciones en las disputas territoriales con países vecinos; y finalmente demostrando la buena voluntad de China mediante la participación en foros regionales, seminarios, ejercicios, etcétera.

¿Y qué pasa con los países vecinos? Las pretensiones chinas se pueden interpretar como una suerte de versión china de la «Doctrina Monroe», que EE.UU. declaró en 1823 para disuadir a las potencias europeas de interferir en los mares que EEUU consideraba su esfera natural de influencia⁶⁹. China pretende recuperar los espacios marítimos de influencia histórica bajo una suerte de doctrina «Asia para los asiáticos», donde busca convertir el Mar de la China Meridional en su particular Caribe. Estas pretensiones, aunque empiezan a ser asumidas por algunos países de la región, son claramente rechazadas por otros como Japón, Corea del Sur o Australia, lo que está provocando fuertes tensiones en la zona. Analizar esta realidad geopolítica, que es altamente compleja y con muchas aristas, no es objeto de este trabajo, aunque si es claramente consecuencia del auge de China como gran potencia marítima (y naval).

Aunque inicialmente Xi quería evitar que su desarrollo como potencia marítima, y en particular naval, fuera visto como un incremento de la tensión militar, sus políticas cada vez más asertivas - en particular con relación a *Taiwan* - y sus capacidades navales cada vez más relevantes, hacen que la tensión militar, como se está viendo en los últimos tiempos, crezca de manera inevitable.

Consideraciones finales: ¿llegará China a buen puerto?

La realidad demuestra que es innegable que China ya se ha convertido en una gran potencia marítima. Sobresale en todos los elementos que constituyen este poder, su capacidad de construcción naval, su flota mercante, su flota pesquera, a lo que suma un servicio de guardacostas y una milicia marítima sobresalientes, y una fuerza naval cada vez más poderosa y que se acerca rápidamente a los niveles de la *US Navy*, incontestables durante los últimos ochenta años. Este auge como potencia marítima no se ha desarrollado a costa de debilitarse como potencia continental, sino que lo ha hecho de forma complementaria. China sigue siendo una potencia continental de primer orden,

⁶⁹ YOON, Sukjoon. *Op. cit.*, 2015, pp. 17-20

con una influencia cada vez mayor en la tierra corazón de *Mackinder*, en particular sobre Rusia y sobre los países de Asia Central, convirtiendo a China es la primera gran potencia híbrida, continental y marítima a la vez.

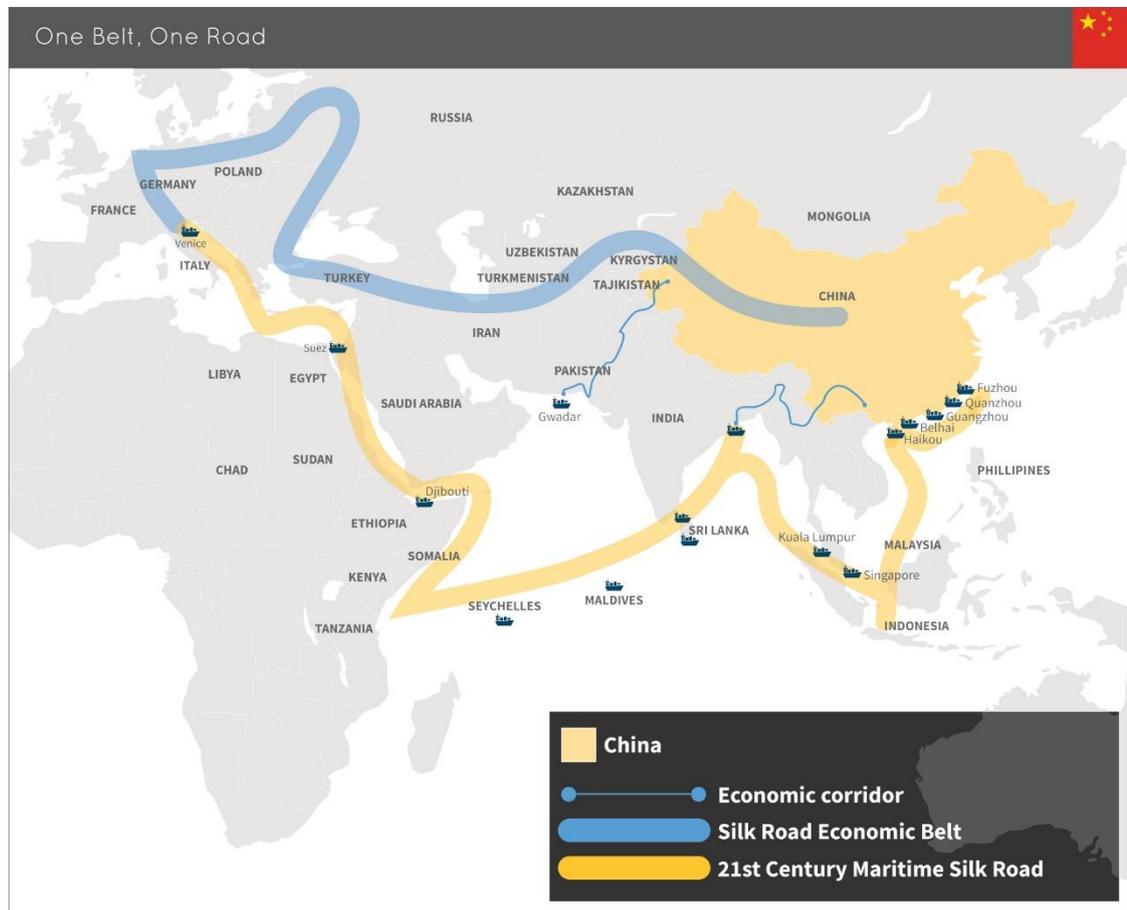


Figura 4. Iniciativa de la Franja (azul) y la Ruta (amarillo). Fuente: *World Economic Forum*.

<https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer/>

Su iniciativa⁷⁰ de la Franja y la Ruta (*Belt and Road Initiative - BRI*), cuya componente *Belt* busca crear infraestructuras terrestres que unan China con Europa a través del Asia Central, y su parte *Road* busca una ruta de la seda marítima que una China con el Sudeste asiático, Europa, y África, con puertos y bases en el Océano Índico. Tenemos por tanto una combinación híbrida, con una Franja alineada con los postulados de *Mackinder*, y una Ruta que bien podría haber sido dibujada por el propio *Mahan*. Esta iniciativa avanza de forma intermitente, y no de la forma todo lo rápida y completa que

⁷⁰ JIE, Yu y WALLACE, Jon. «What is China's Belt and Road Initiative (BRI)?». Chatham House, 13 de septiembre de 2021. Disponible en: <https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>

China hubiese querido, por diversos problemas entre los que destaca la desconfianza hacia China de varios de los países involucrados, sobre todo la «trampa de la deuda»⁷¹.



Figura 5. Mapa que utiliza Robert Kaplan en su artículo sobre la “Geografía del poder chino” (ver nota al pie 70), donde indica con trazo grueso la zona aproximada de influencia china, y señala los países que resisten esa influencia (India y Japón). Fuente: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2010-05-01/geography-chinese-power>

Sin embargo, si el debate desde una perspectiva occidental radica en si China es una potencia continental o una potencia marítima, y si como potencia marítima será capaz de destronar al hegemon estadounidense, desde una perspectiva de Pekín, lo que teóricamente busca es restaurar el orden marítimo tradicional chino⁷² en el marco de una suerte de vuelta al Gran Reino Medio (potencia continental), donde como se puede ver en el mapa de la figura 5), estados como Corea del Sur o Vietnam no quieren estar bajo

⁷¹ Se acusa a China de utilizar la denominada «trampa de la deuda» (*debt trap*), consistente en prestar dinero a países para la ejecución de infraestructuras y, cuando estos no pueden devolver los créditos —sobre todo en el caso de los más pobres—, hacerse con la soberanía de las mencionadas infraestructuras. A ello se suma un lamentable historial relativo al respeto a los derechos humanos en el desarrollo de la iniciativa (Cfr. <https://www.news.com.au/finance/economy/world-economy/chinas-belt-and-road-plan-projected-to-have-massive-economic-benefits-but-there-are-major-concerns/news-story/bafe7b5469d74047c1e6bbcdc926579c>).

⁷² YOON, Sukjoon. *Op. cit.*, 2015, pp. 17-18

la influencia china, no quieren volver a convertirse en tributarios bajo el paraguas (que no dominio territorial) del este nuevo Gran Reino Medio.

No olvidemos que en los distintos documentos sobre estrategias y políticas marítimas chinas, prevalece un elemento central sobre los demás: la defensa de los derechos y de los intereses chinos en la mar. China está dispuesta a defender sus supuestos derechos, que considera históricos, sobre determinados espacios marítimos - en particular el Mar de la China Meridional - donde pretende ejercer una soberanía activa, tanto explotando los recursos (minerales, hidrocarburos, pesquerías) como ejerciendo el control de un mar que considera suyo. A esto se suma también su intención de recuperar su ascendencia sobre otras zonas, como su salida al Índico a través de Malaca, que considera su espacio histórico, y que hoy por hoy es un punto de vulnerabilidad crítica para su comercio y por tanto para su propia economía y desarrollo, lo que nos vincula con sus intereses.

Kaplan compara el desarrollo marítimo chino con el de EE.UU. hace cien años, y considera que China no tiene aspiraciones expansivas terrestres ni tendrá problemas con sus vecinos, pues ha alcanzado estabilidad en sus fronteras terrestres, lo que le permite girar la mirada hacia la mar⁷³. Hoy por hoy *Beijing* no tiene enemigos en el continente, pero debemos considerarla como una situación temporal de estabilidad limitada, y aunque no es previsible en el corto plazo, sus fronteras terrestres se pueden volver vulnerables rápidamente, como ya sucedió en el siglo XV, en los años del almirante *Zheng*, ante la amenaza de los mongoles proveniente del norte.

En una línea similar, también Ignacio Castro⁷⁴ considera que el pensamiento geopolítico chino no tiene aspiraciones hegemónicas, lo que sustentaría la idea de que sólo busca un lugar relevante en un nuevo orden armónico, y proteger sus citados «derechos e intereses», y realmente no quiere un enfrentamiento con EEUU, aunque hoy por hoy no parece fácil gestionar considerando el tema de *Taiwan*.

Estas interpretaciones son muy coherentes con lo señalado anteriormente sobre los documentos y declaraciones oficiales chinos en lo relativo a su ascenso pacífico

⁷³ KAPLAN, Robert D. «The Geography of Chinese Power. How far can Beijing reach on land and at sea», *Foreign Affairs*, vol. 89, n.º 3. Mayo-junio de 2010. Disponible en: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2010-05-01/geography-chinese-power>

⁷⁴ CASTRO TORRES, José I. «Las tres piezas mayores del tablero geopolítico en la era de la globalización: los casos de EE. UU., Rusia y China» (Documento de Opinión IEEE, 96/2014). Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2014/DIEEO96-014_TableroGeopolitico_Era_Globalizacion_JLCastroTorres.pdf

(*peaceful rise*). Quizás la forma de ejecutar ese desarrollo marítimo a través de una suerte de «ambigüedad estratégica» calculada y deliberada⁷⁵, como defiende entre otros Sarah Quan, es lo que genera incertidumbre y desconfianza en los países del entorno y en particular en EEUU, lo que si bien no permite resolver las disputas de fondo, permite a China continuar expandiendo su soberanía, aunque sus intenciones y el alcance de esa expansión permanezcan difusos.

Abundando en la geografía y en la historia, y aunque las situaciones no son del todo similares, son significativos los ejemplos históricos de Francia - potencia también con potencial continental y marítimo, pero que sus fronteras terrestres con Alemania no le permitieron convertirse en una auténtica potencia marítima - o de la Alemania Guillermina de principios del siglo XX, que claramente perjudicada por la geografía, trató de seguir los postulados de Mahan y convertirse en una gran potencia naval y superar la hegemonía marítima británica de la época, con resultados netamente catastróficos, en lo que ha venido a denominarse «trampa de Tirpitz»⁷⁶, en la disputa entre una potencia continental (Alemania), gran potencia continental en la Europa de 1914 y que trataba de ser la segunda gran potencia marítima, y la que era entonces la gran potencia marítima - Reino Unido⁷⁷.

Este ejemplo, es utilizado por el coronel chino Xu Wiyu, para advertir de una forma sutil, evitando un paralelismo explícito con la situación actual entre China y EEUU, de que Pekín no deber seguir el ejemplo⁷⁸ de la Alemania imperial y debe evitar en todo caso la trampa de Tucídides. A modo de anécdotas podemos mencionar, que a pesar de las precauciones de Xu, Graham Allison, autor de la obra «*Destined For War: Can America*

⁷⁵QUAN, Sarah (2019). *China's Maritime Grand Strategy (Undergraduate Honors Theses)*. Brigham Young University, 2019. Disponible en: https://scholarsarchive.byu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1105&context=studentpub_uhthttps://scholarsarchive.byu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1105&context=studentpub_uht

⁷⁶ Es el marco de las disputas entre una potencia continental (Alemania) y otra marítima (Reino Unido), la Alemania de Guillermo II, bajo la dirección del almirante Tirpitz, trató de construir una gran Flota Naval para enfrentarse a la inglesa, hegemónica en la época, que resultó en el ya conocido fracaso, por razones sobre todo geográficas, de falta de salidas claras al mar. Algunos autores consideran que la construcción de aquella impresionante Flota detrajo recursos económicos que podrían haber sido utilizados para dotar a la Fuerza terrestre, en línea con lo que ya en 1908 adelanta el canciller von Bülow, sobre que Alemania no podía debilitar su Ejército de Tierra, pues su destino de iba a decidir en tierra.

⁷⁷ STOCKER, Jeremy. «Tirpitz's Trap». *US Naval War College Review*, vol. 76, n.º 1. Invierno de 2023. Disponible en: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol76/iss1/8/>

⁷⁸ STOCEKER, Jeremy. *Op Cit.* pp 1-2.

and China escape Thucydides' Trap?», escribió el prólogo de la traducción de la obra de *Xu* al inglés, haciendo una clara referencia a China.

En todo este escenario de incertidumbre sobre las consecuencias del ascenso chino en lo marítimo, hay voces que consideran que China se puede estar quedando sin combustible antes de llegar a puerto, valorando que puede ser una potencia que ya ha alcanzado su cénit y que empieza su declive sin haber alcanzado a EE.UU. En este marco, autores⁷⁹ como *Beckley* y *Brands* argumentan que el peligro real no está en realmente en la trampa de *Tucídides* - la potencia en decadencia provoca la guerra para evitar el ascenso de la potencia en auge -, sino que la realidad aplicable a China es el de la trampa de la potencia en su cénit (*peaking power trap*), donde la potencia revisionista, sin haber superado a la potencia dominante, es consciente de que ha alcanzado su cénit y de que empieza su declive (relativo), por lo cual puede actuar a la desesperada en un intento de alcanzar la posición dominante antes de que sea demasiado tarde, buscando así evitar la asunción de las dolorosas consecuencias de su descenso⁸⁰. Esta posibilidad⁸¹ podría ser uno de los mayores temores de *Xi*; seguir pilotando el ascenso chino y acabar convirtiéndose en el presidente de una China en declive. En lugar del *Stalin* o el *Mao* del siglo XXI, acabar siendo el *Brezhnev* chino, catalizando la erosión gradual de los valores que él que tanto aprecia⁸².

La realidad actual es que China se ha convertido en una gran potencia marítima, que busca imponer su orden marítimo en su ámbito regional, en lo que considera su zona histórica de influencia, y a nivel global necesita asegurar las líneas de comunicación

⁷⁹ BECKLEY, Michael y BRANDS, Hal. «China is a declining power and that's the problem», *Foreign Policy*. 24 de septiembre de 2021. Disponible en: <https://foreignpolicy.com/2021/09/24/china-great-power-united-states/>

⁸⁰ China adolece de una importante carencia de agua y energía, lo que se traduce en una ralentización relativa de su economía, que pasó de un crecimiento del 14 por ciento en los años 2000 a un 6 por ciento en 2019. Esta tendencia a los crecimientos de un dígito promete ser dominante en los próximos años. Ante tal coyuntura, la centralización del poder que está promoviendo *Xi* no resulta de ayuda y es previsible que tenga consecuencias negativas para la prosperidad económica de China. A lo expuesto se suma el problema demográfico: se estima que entre 2020 y 2050 China perderá 200 millones de ciudadanos en edad adulta en condiciones de trabajar y que los jubilados se incrementarán en una cifra similar, lo que comportará enormes gastos sociales y sanitarios

⁸¹ Este escenario podría provocar que China se sienta encerrada —como sucedió con Japón y con Alemania en la Segunda Guerra Mundial— y que los líderes —en este caso *Xi Jinping*— adopten decisiones agresivas en los próximos años, como recurrir al uso de la fuerza para recuperar Taiwán y abrir la puerta del país al Pacífico occidental, asunto que merecería de un análisis específico.

⁸² WESTAD, Odd A. «What does the West really know about Xi's China? Why Outsiders Struggle to Understand Beijing's Decision-Making», *Foreign Affairs*. 13 de junio de 2023. Disponible en: <https://www.foreignaffairs.com/china/what-does-west-really-know-about-xis-china>

marítima. Entre otros factores, una geografía favorable (aunque no tanto), el posible estancamiento económico, y el retroceso demográfico, pueden provocar que China no sea capaz de navegar por la derrota que ha dibujado en su carta, y su llegada al puerto planeado pueda incluso verse comprometida, con las imprevisibles consecuencias que todo esto puede conllevar.

Abel Romero Junquera*
Capitán de Navío (reserva)
Analista IEEE