



La transformación de las relaciones de China con el resto del mundo y particularmente con las naciones del área de Asia-Pacífico, la India, Japón, Australia y naturalmente los EE.UU, única superpotencia militar global, resulta ser el principal motor del cambio del escenario estratégico de Asia y también mundial. La expansión de los intereses de China hacia el exterior tiene una importantísima perspectiva marítima ya que es a través de los mares y océanos del globo por donde fluyen la energía y las materias primas imprescindibles para sostener la industria china y por ellos circulan también las enormes exportaciones de bienes industriales sobre las que se sostiene el desarrollo chino. La necesidad de asegurar las derrotas del tráfico marítimo está impulsando el crecimiento de las capacidades navales de China posibilitando su presencia en las aguas del Pacífico Occidental y del Índico, una tendencia que está poniendo en marcha un cambio fundamental en los equilibrios en la seguridad de Asia. Por todo ello, aquí se pretende analizar las razones e implicaciones de la potencial presencia naval china en el Índico y las posibles respuestas por parte de las potencias marítimas con presencia en el área.

The rise of China's relative power in relation to the rest of the world and especially with regard to the Asia-Pacific nations, India, Japan, Australia and of course the U.S., the only global military superpower, has become the main driver for the change of the strategic scenario in Asia and worldwide. The expansion of China's interests beyond its borders is linked to its maritime security requirements, since China's industry receives the essential flows of energy and raw materials through the world's seas and oceans, and on them run the huge exports of industrial goods on which China's development is based on, being the Indian Ocean especially important for Beijing. The need to control such strategic sea lanes of communications is driving the growth of China's naval capabilities, allowing its eventual presence in the Western Pacific and Indian Oceans, a trend that is setting in motion most significant changes to Asia's security balance. Hence, this paper intends to analyze the reasons and implications of a prospective Chinese naval presence in the Indian Ocean and those possible responses by the main maritime powers involved in the area.

1. INTRODUCCIÓN

El resurgimiento de China en la escena internacional es el principal catalizador del cambio en los escenarios estratégicos asiático y global. El renacimiento chino tiene su principal factor posibilitante en un desarrollo económico acelerado, basado en la producción industrial masiva y la exportación a todos los mercados del globo, requiriendo un enorme flujo de materias primas para alimentar su maquinaria productiva. A su vez el gigantesco caudal de bienes industriales producidos por el país se canaliza hacia los mercados exteriores casi exclusivamente por vía marítima y de manera natural prolonga los intereses estratégicos de China hacia los mares por donde circula su comercio.

La perspectiva marítima resulta esencial al contemplar la expansión de los intereses de China hacia el exterior, aunque esta tiene dos vertientes diferentes, una la obtención de un “buffer” marítimo de seguridad más allá de sus aguas litorales y otra, el control de sus principales derrotas marítimas comerciales. El tráfico principal chino de materias primas, energéticas y minerales y una parte importantísima de sus exportaciones, hacia Europa, Oriente Medio y el Sur de Asia, cruzan el Océano Índico, mientras que la otra se dirige hacia el este y a través del Pacífico, termina en los EE.UU., el mayor importador del mundo de productos chinos. La necesidad de asegurar las derrotas marítimas está impulsando el crecimiento de las capacidades de la Marina del Ejército Popular de Liberación (MEPL) posibilitando su presencia en aguas de interés estratégico, como el Pacífico Occidental y el Índico, donde previsiblemente la actividad naval china crecerá en las próximas décadas. Algo cuya sola perspectiva ya está dando lugar a una transformación del sistema de seguridad de Asia.

La sola posibilidad de presencia militar china a ambos lados del estrecho de Malaca tiene importantísimas consecuencias geopolíticas para la India, las naciones del sudeste asiático, Australia y naturalmente para los EE.UU., hasta este momento la única superpotencia militar global, pero que actualmente tiene comprometida una importantísima parte de su “ancho de banda estratégico” en Oriente Medio y Afganistán, impidiéndole responder adecuadamente a los retos para sus intereses en otras áreas del globo. Este trabajo pretende precisamente analizar las implicaciones de la potencial presencia naval china en el Índico y las posibles respuestas por parte de las potencias marítimas con intereses en el área.

2. LA GEOGRAFÍA MARÍTIMA DEL OCÉANO ÍNDICO

El Índico, el tercer océano del mundo en extensión, unos 74 millones de km², baña la costa este de África, a la que se asoman alguna de las naciones más pobres del mundo, desde el Cabo de Buena Esperanza hasta el Cuerno de África, al noroeste de este se extienden el Golfo de Adén y el Mar Rojo, conectándolo con el canal de Suez y el Mediterráneo. La península Arábiga forma su costa noroeste hasta que en el estrecho de Ormuz se abre dando entrada al golfo Pérsico, el gran intercambiador del transporte energético mundial y cuya orilla nordeste ocupa Irán. Hacia el sudeste, bañado en el oeste por el mar de Arabia, aparece el sub-continente indio, un espacio auto contenido entre los desiertos de Beluchistán y las junglas de Birmania y que hacia el este forma el golfo de Bengala con la

Documentos de opinión

Alejandro Mackinlay Ferreirós

Nº 45/2011

península Malaya, la que a su vez con las grandes islas de la Sonda configura los estrechos de Malaca, puntos cruciales del tráfico marítimo este-oeste, flanqueados en el oeste por las islas Adaman y Nicobar, bajo soberanía india. El contorno sudeste del Índico lo dibujan las costas noroeste y oeste de Australia, hasta terminar en el gran océano del sur, un continuo de mar que, únicamente interrumpido por el cono sur americano, cubre la Tierra entre los 40 grados de latitud sur y las costas del Continente Antártico. El Índico también está salpicado por naciones insulares, como Seychelles, o Comoras y archipiélagos e islas bajo la soberanía de antiguas potencias coloniales, como Chagos parte del Territorio Británico del Índico y donde se encuentra la importantísima isla de Diego García y las islas de la Reunión, Mayotte y otras, bajo jurisdicción francesa.



El Índico baña las costas de 30 naciones, entre ellas acumulan más del 65% de las reservas de petróleo del globo y un 31% de las de gas natural, especialmente alrededor del Golfo Pérsico¹. Igualmente en los territorios que lo rodean, África, Australia y el Sudeste de Asia, existen importantísimas reservas de minerales, como cobalto, manganeso, uranio, etc. Aunque la importancia del Índico no está solo en las materias primas que se extraen en su

vecindad, sino también en ser un espacio que conecta la producción de minerales con los centros industriales del globo y a estos entre sí. En un solo día a través del estrecho de Ormuz, de 27 millas de ancho y el “choke point” energético más importante del mundo, circulan unos 15,5 millones de barriles de petróleo (2009) un 40% de todo el petróleo que se mueve por vía marítima en el mundo y un 17% de la producción globalⁱⁱ. Desde allí una parte se dirige, cruzando Suez, o vía el Cabo, a Europa y América, mientras que otra, la mayor, unos 13,6 millones de barriles al día, se mueve hacia el este, para cruzando los Estrechos de Malaca, por los que circulan 66.000 buques al año, abastecer a China, Japón y otras naciones del Extremo Orienteⁱⁱⁱ. Actualmente el 75% de las importaciones asiáticas de energía proceden del área del Golfo, alcanzando el 90% en el caso de Japón, la India, o China. Por el Índico no solo circulan materias primas, sus aguas son atravesadas por el tráfico marítimo que une los centros de producción industrial de Extremo Oriente con Europa, África y el Sur de Asia, más de la mitad del tráfico mundial de contenedores y un tercio de los graneles cruza sus aguas^{iv}.



El Océano Índico tiene unas características particulares, ya que está rodeado, excepto en su extremo sur, por pasos estrechos y “choke points” que, como Malaca, Ormuz, Bab el Mandeb y el cabo de Buena Esperanza, representan un reto para la seguridad del tráfico

marítimo y cuyo control ha sido clave para establecer su dominio desde que los portugueses alcanzaron sus aguas en el siglo XV. El tráfico marítimo sería razón más que de sobra para justificar la importancia estratégica del Índico, aunque no es la única, el espacio que rodea este océano contiene a algunas de las naciones más frágiles de la Tierra, como Somalia y en sus orillas tiene lugar la lucha entre el “jihadismo” y Occidente. En la vecindad índica se sitúan algunas de las zonas de mayor actividad del terrorismo islamista, como Yemen o Pakistán y en las costas de Somalia tiene origen la principal amenaza pirata a la que ha tenido que hacer frente la Comunidad Internacional en varios siglos. Además en el actual escenario internacional rápidamente cambiante, se pueden dar riesgos para la seguridad y estabilidad regional derivados de la emergencia de potencias marítimas que traten de modificar en su favor los equilibrios estratégicos regionales y también de potenciales intentos para obtener ventajas estratégicas en el Golfo Pérsico aprovechando la próxima retirada de las fuerzas americanas de Irak.

3. LA TRANSFORMACIÓN DEL EQUILIBRIO DE SEGURIDAD EN ASIA

Desde el fin de la II Guerra Mundial la presencia militar de los EE.UU. ha definido el equilibrio estratégico en Asia, tanto en el Extremo Oriente, como en el Sudeste y el Suroeste de Asia, primero en el marco de contención de la URSS, para a partir de la desaparición del imperio soviético convertirse en la única superpotencia militar en Asia. Un orden basado en dejar en manos de Washington la seguridad regional, particularmente en el Extremo Oriente, mientras los aliados asiáticos disfrutaban de la estabilidad que les proporcionaba la presencia americana para dedicarse al desarrollo económico, Japón, Corea del Sur, Taiwán y otros son prueba del éxito del modelo, del que quedaron al margen las naciones de la órbita comunista y otras que como la India eligieron mantener una economía cerrada de corte socialista. Con el fin de la Guerra Fría y la consecuente incorporación al sistema económico mundial de más de 2.000 millones de nuevos consumidores, la gran mayoría de ellos chinos o indios, a principios de siglo Washington comenzó a plantearse la transferencia de sus responsabilidades de seguridad en Asia a sus aliados^v. Sin embargo, casi inmediatamente los ataques del 11-S provocaron que los EE.UU. se viesen envueltos en guerras de larga duración, todavía no resueltas, en Oriente Medio y Asia Central, las cuales requiriendo enormes recursos humanos, logísticos y económicos, han llevado a los EE.UU. al límite en algunas de sus capacidades militares, convirtiéndose en una auténtica “pesadilla estratégica” que impide a Washington concentrar su atención en otros retos a sus intereses.

Con la atención americana centrada casi exclusivamente en sus guerras en Asia, se ha hecho patente que la resurgencia de China y la transformación de la India están dando lugar a un nuevo orden en Asia. El elemento principal que define ese cambio es la redefinición de la relación de China con el resto del mundo y particularmente con sus vecinos asiáticos, consecuencia inevitable de sus nuevas necesidades estratégicas, derivadas de su creciente peso económico y de la transformación de sus capacidades militares para proyectar poder más allá de sus fronteras. El presupuesto de defensa chino ha crecido entre 2008 y 2010 casi un 35%, hasta alcanzar los 70.381 millones de dólares, el segundo mayor del mundo después del de los EE.UU.^{vi} y si esta tendencia continúa, aún manteniéndose en porcentajes del PIB similares al actual (1,5%) hacia 2020 podría alcanzar un monto total equivalente a los

presupuestos de defensa combinados de Japón, la India y Rusia^{vii}. El incremento de las capacidades militares de China despierta la desconfianza de las naciones de su periferia, Japón, la India, o Australia, hasta ahora beneficiarios de un sistema de seguridad basado en la supremacía militar de los EE.UU., necesitan adaptarse a este cambio, ya que si Beijing adquiere capacidades más allá de lo necesario para proteger sus legítimos intereses de seguridad, la estabilidad regional se verá afectada.

La India también está inmersa en un proceso de desarrollo económico y social, cuyo éxito, apoyado en una gran masa joven educada que habla inglés, le ha permitido multiplicar su PIB por tres entre 2000 y 2009^{viii}. Nueva Delhi desde el mismo momento de la independencia ha tratado de asegurarse la autonomía estratégica, algo indispensable dada su propia percepción como gran potencia, que se cimienta en su arma nuclear y enorme población, en 2030 será la mayor del mundo, superando a China, con más de 1.400 millones de habitantes^{ix}. Aunque hasta el momento la India no ha percibido la emergencia de China como fundamentalmente amenazante, sin embargo existe una creciente preocupación frente al progresivo incremento de la influencia y presencia china en el sur de Asia, en 2008 el entonces Ministro de Exteriores indio Pranab Mukherjee señaló que élla era “un reto y una prioridad” para la India^x. También las disputas por los territorios de Aksai Chin y Arunachal Pradesh, en las montañas del Karakorun y los Himalayas y el apoyo chino a Pakistán provocan la desconfianza india. Aunque es en el océano Índico y su periferia donde se encuentran los potenciales cruces de intereses entre China y la India, ya que su impracticable frontera terrestre los coloca esencialmente en mundos aparte.

Las aguas próximas a la península indostánica constituyen un paso obligado para las derrotas del tráfico marítimo que abastecen China de recursos minerales y energéticos procedentes de África y el Oriente Medio, de ahí que para Beijing la incapacidad para controlar sus líneas de tráfico marítimo en el Índico represente una vulnerabilidad estratégica^{xi}. Algo que se reflejó en la reacción china a los ejercicios navales “Malabar 07”, que tuvieron lugar en septiembre de 2007, en el golfo de Bengala, con la participación de la India, Australia, Japón, Singapur y los EE.UU. y que ocasionaron que Beijing exigiese explicaciones a Tokio y a Nueva Delhi sobre los objetivos del ejercicio^{xii}. La presencia de la MEPL en aguas del Índico, aunque hasta el momento limitada y orientada principalmente a la lucha contra la piratería en el golfo de Adén, forzará a la India a incrementar sus capacidades navales para disuadir a Beijing. La superioridad marítima en aguas del Índico es un requisito crítico para la independencia estratégica de la India, algo establecido en su estrategia marítima que define como “la tarea principal de la Marina en cuanto a la defensa es proporcionar aislamiento frente a interferencias externas”^{xiii}.

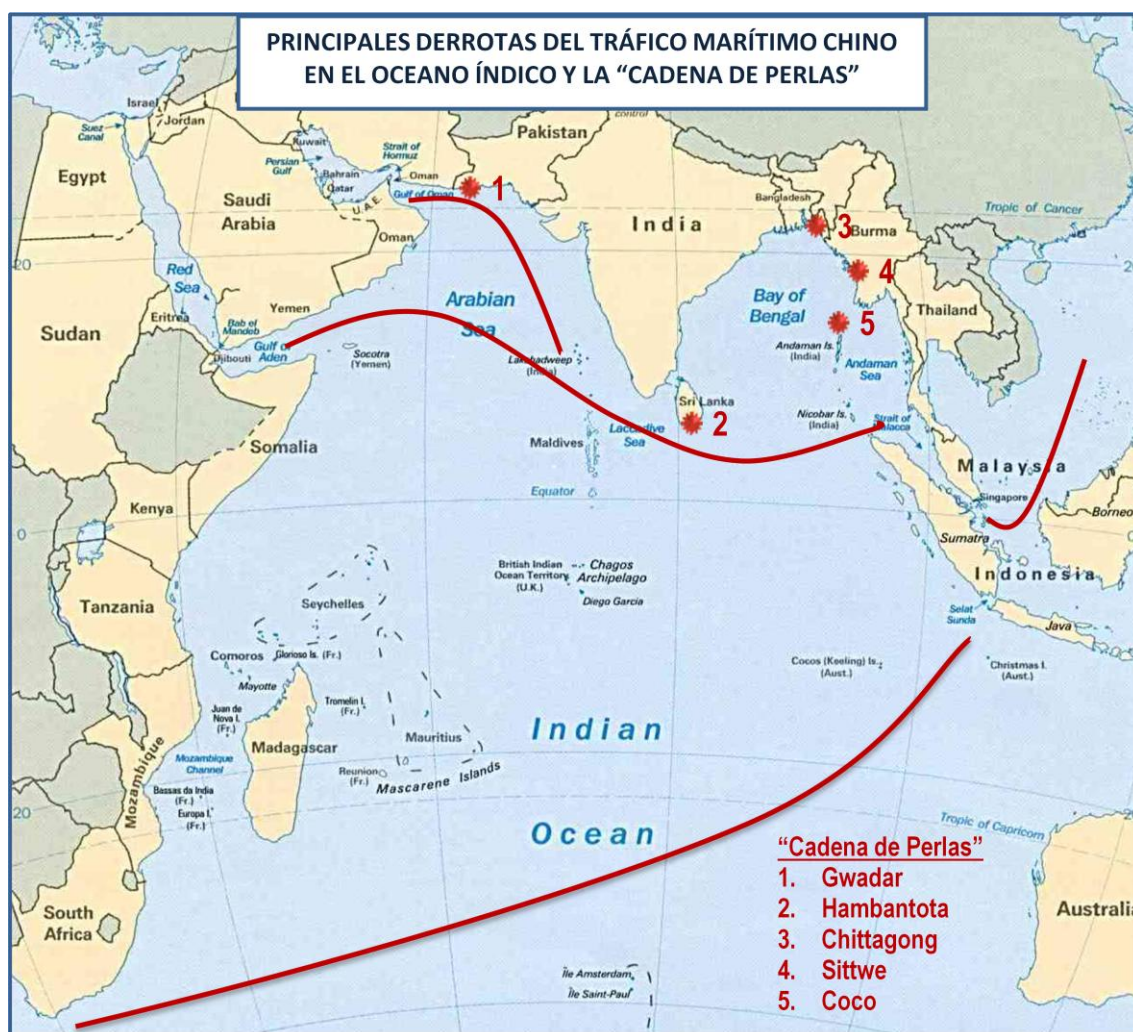
La India también interpreta como un intento de cerco la financiación por Beijing de la construcción de la denominada “cadena de perlas”^{xiv}, un conjunto de infraestructuras marítimas en las naciones ribereñas del Índico que incluyen Gwadar, en Pakistán, Hambantota, en Sri Lanka, o Sittwe, en Birmania, que podrían ser utilizadas como bases de apoyo naval, en enero de 2010 el entonces Comandante de la Marina india, el almirante Sureesh Mehta, señaló que “cada una de las perlas de la cadena es un grillete en la cadena de la presencia marítima china” y que “fuerzas navales operando desde ellas podrían tomar control de la yugular energética mundial”. Aunque el problema indio es más complejo ya

Documentos de opinión

Alejandro Mackinlay Ferreirós

Nº 45/2011

que su necesidad más inmediata es hacer frente a su “archi rival” Pakistán, que le impide dedicar los recursos necesarios para crear una fuerza naval dominante en el Índico^{xv}. Una alternativa para Nueva Delhi es establecer un sistema de alianzas para contener la expansión china hacia el oeste, algo que en cierto modo ya está ocurriendo, a partir de 2001 la India ha llevado a cabo una reestructuración de sus relaciones con los EE.UU.^{xvi} y reforzado su cooperación con Australia, Japón, o con otras naciones del Sudeste Asiático, aunque en ningún caso ligándolo con el objetivo de contener a China. La creciente capacidad de proyección naval china presenta un dilema entre cooperación y confrontación^{xvii} para la India.



4. CONVERGENCIAS Y DIVERGENCIAS DE INTERESES EN AGUAS DEL ÍNDICO, EE.UU., AUSTRALIA Y LAS NACIONES EUROPEAS

El imperativo estratégico de la presencia de los EE.UU. en Asia responde tanto a la necesidad de contener la emergencia de una potencia hegemónica en Eurasia, como al requerimiento de asegurar los accesos a Oriente Medio y la libertad de navegación alrededor de Asia. La presencia militar americana, si bien ligada a esos intereses vitales, hasta la fecha ha tenido objetivos y prioridades diferentes en el Lejano Oriente y en el Oriente Medio: en el primero

el interés fundamental americano nacía de la necesidad de contener la expansión comunista en Asia, perdiendo interés en la década de 1990, incluso planteándose la reducción de sus fuerzas en la zona, para a continuación enfocarse en la expansión militar china; mientras, en el sudoeste de Asia la necesidad de los EE.UU. ha sido asegurar el acceso al área vecina del golfo Pérsico, para así poder proyectar su poder militar cuando fuese necesario, además de la libertad y seguridad del tráfico marítimo que circula desde y hacia el Golfo, siendo Diego García una base esencial de apoyo.

Sin embargo la eventual proyección de China hacia el Índico conectaría los intereses y las necesidades estratégicas americanas alrededor de toda la periferia marítima este y sur de Asia, requiriendo un incremento de su presencia naval. Algo particularmente inoportuno en un momento en que la guerra de Afganistán y la presencia en Oriente Medio consumen enormes recursos y cuando la salida de la crisis económica y fiscal americana requiere la reducción de los presupuestos de defensa. A ello se suma que la Marina de los EE.UU. en este momento dispone del menor número de buques desde el periodo de entre guerras^{xviii}, en parte resultado de una creciente incapacidad para desarrollar programas de construcción naval ajustados a presupuesto, debido al empeño en utilizar tecnologías de coste inasumible, caso de los DDG-1000^{xix}. Aunque los EE.UU. parecen haber captado claramente la naturaleza de los desafíos de seguridad a los que tendrán que hacer frente en el futuro, que serán eminentemente “navales y aéreos, ya sea en Asia, en el oriente Medio, o en cualquier otra parte”, según el Secretario Gates^{xx}, Washington todavía necesita recuperar el “ancho de banda estratégico”, comprometido en los conflictos terrestres en Asia, indispensable para responder a otros retos a su seguridad estratégica.

También existen otros actores con importantes intereses estratégicos en el Índico, particularmente aquellas naciones del Sudeste de Asia ribereñas del Mar del Sur de la China, los estrechos de Malaca y el Golfo de Bengala, para los que una competición naval entre China, la India y los EE.UU. por el control de las vías marítimas tendría graves implicaciones de seguridad. Así el archipiélago indonesio y su continuidad natural hacia el este y sudeste, las Filipinas y las islas menores de la Sonda, proporcionan los accesos hacia Australia, cuya enorme costa índica la convierte en un actor principal de seguridad en la región. De ahí que un potencial cambio del paradigma de seguridad asiático haya impulsado a Canberra a revisar su estrategia nacional de seguridad y a mejorar sus capacidades militares^{xxi}. En el caso de una creciente presencia naval china en el Índico y en particular en las aguas vecinas a los estrechos de Malaca, las preocupaciones de seguridad de Canberra crecerían, forzándola a incrementar su presencia militar en el área y dado que sus capacidades militares son limitadas, comparadas con el gigantesco tamaño de su área de interés, no tendrá otra opción que estrechar sus lazos con otras naciones ribereñas, como la India, con la que comparte intereses comunes y confiar en su relación estratégica con los EE.UU., central para la política de seguridad australiana^{xxii}.

Un cambio en los equilibrios de seguridad regionales presenta un problema de enorme alcance para las naciones del Sudeste de Asia, ya que su desarrollo ha sido posible gracias al comercio marítimo, cuya seguridad y libertad han estado garantizadas por la presencia de la Marina americana en las aguas de la periferia de Asia. Sin embargo la aparición de un

competidor naval de los EE.UU. en la región, si bien en principio será visto con grave preocupación y podrá dar lugar a un incremento general de las capacidades navales de las naciones del área, a más largo plazo y sobre todo si se diese la percepción de que los EE.UU. aceptan la presencia naval china, se podría establecer una división importante entre aquellos gobiernos que prefieran evitar irritar a Beijing y continuar beneficiándose de sus relaciones comerciales con China y aquellos otros que opten por una alianza para equilibrar la presencia de la MEPL alrededor de los estrechos de Malaca.

En lo que se refiere al posible papel de las naciones europeas en el Índico, donde fueron los actores principales, desde que los portugueses en el siglo XVI se convirtieron en la potencia marítima dominante en sus aguas, hasta que en 1947 con la independencia de la India, el Reino Unido perdió el interés estratégico en la región. El abandono europeo se mantuvo, excepto por la zona vecina al Golfo Pérsico, hasta que después del 11-S el Índico recobra atención por darse en su entorno condiciones que favorecían el desarrollo de amenazas asimétricas, como el terrorismo, o la piratería. En el área también se da la circunstancia que los intereses de seguridad europeos coinciden con los americanos, en aspectos tales como la libertad del tráfico marítimo y el acceso legítimo a los recursos naturales, especialmente los energéticos. Por otra parte, la pérdida de interés estratégico en el espacio marítimo europeo, incluido el Mediterráneo, debido a la ausencia de percepción de amenazas estratégicas, está resultando en la apatía hacia los asuntos marítimos, lo que unido a las consecuencias de la crisis económica, ha dado lugar a un significativo declive de las marinas europeas y por lo tanto en la capacidad de proyectar poder fuera del área Euro-Atlántica^{xxiii}.

Igualmente, existe una tendencia creciente en los EE.UU. a dar una mayor importancia a sus acuerdos de seguridad con las naciones alrededor del Índico, tanto por los medios navales de que disponen, como por lo difícil que les resulta establecer posiciones comunes con los europeos. Si bien resulta razonable pensar que la presencia naval europea en la región seguirá centrándose en materias en las que existen coincidencias de intereses con los EE.UU., como la libertad de navegación y de acceso, el nivel cooperación con ellos dependerá de las circunstancias. No debiera ser difícil actuar coordinadamente contra amenazas asimétricas, piratería o terrorismo, mientras en aquellos casos que puedan derivarse de una potencial competición estratégica con Beijing, los actores europeos tendrán mucho más difícil establecer una posición común con Washington.

5. CONCLUSIONES

La potencial proyección marítima china hacia el Índico supone un revulsivo para el escenario marítimo mundial, aún cuando por el momento la presencia de la MEPL se limita a unos pocos buques en misión de lucha contra la piratería. Sin embargo, la sola posibilidad del incremento de la actividad naval china al oeste de Malaca pone a las potencias marítimas regionales ante un dilema entre cooperación y confrontación. La presencia de la MEPL a los dos lados del estrecho de Malaca provoca inquietud para las naciones del Sudeste de Asia, la India, Australia y los EE.UU., sobre todo si yendo más allá de la lucha contra la piratería se transforma en una presencia estratégica, cuyo requisito previo es el establecimiento de la superioridad naval de la MEPL en el Mar del Sur de la China. Ante ello algunas potencias regionales buscarán la acomodación con China, reforzando los lazos políticos, económicos y

Documentos de opinión

Alejandro Mackinlay Ferreirós

Nº 45/2011

militares y reconociendo la “*suzerainty*”^{xxiv} de Beijing sobre la seguridad en Asia. Mientras que otras, como los EE.UU. Japón y la India difícilmente aceptarán la hegemonía naval de Beijing en los mares que rodean Asia, algo todavía lejano, pero que su sola posibilidad perturba a toda la periferia asiática.

La imposibilidad de controlar las derrotas comerciales en aguas del Índico es percibida como una vulnerabilidad estratégica en Beijing y ello a pesar de que China se ha beneficiado para su desarrollo de la libertad de los mares que desde el final de la II Guerra Mundial garantizan las marinas occidentales, principalmente la americana. Ahora sus ambiciones y posibilidad real de convertirse en una gran potencia, le hacen contemplar con recelo la supremacía naval americana en las aguas alrededor de Asia, impulsándola a asegurar sus intereses nacionales mediante una doble expansión naval, hacia el Pacífico Occidental y el Índico. Algo parecido a lo ocurrido en Europa, en el siglo XX, con Alemania primero y Rusia más tarde y que es consecuencia de una mentalidad continental que entiende la seguridad mediante un esquema de perímetros defensivos que se van ampliando conforme se dispone de mayores recursos, perdiendo de vista que precisamente la libertad de navegación y de comercio que otros aseguran está en la base de su propio crecimiento.

Aunque hay que reconocer que hasta ahora China ha actuado con notable autocontención, el problema está precisamente en saber si seguirá haciéndolo en el futuro, cuando disponga de medios navales que le proporcionen una capacidad oceánica de proyección. Las reclamaciones chinas de soberanía sobre la totalidad de las aguas del Mar del Sur de la China, además de pretender apropiarse de los recursos naturales en el área, está claramente orientada a la obtención de una posición de ventaja sobre los accesos este al estrecho de Malaca, un intento chino por establecer una presencia naval permanente en el Índico, apoyada en la famosa “cadena de perlas”, provocará el refuerzo de la cooperación entre las potencias marítimas en el área, la India, Australia y los EE.UU., resultando en un sistema de contención de China.

Finalmente, en lo que se refiere a las naciones europeas es difícil imaginar su participación en ese esquema de contención, ya que los intereses nacionales europeos son muy variados en lo que respecta a las relaciones con China. Aún resulta más difícil de imaginar la participación naval europea en un mecanismo de contención de China en el Pacífico Occidental, especialmente por las limitadas capacidades de proyección naval disponibles. Sin embargo los intereses estratégicos de seguridad si incluyen y coinciden con los americanos, en cuanto a la libertad de navegación en el Índico y de acceso al área del Golfo Pérsico, regiones en las que la presencia naval europea todavía es necesaria y lo seguirá siendo en el futuro, sobre todo en la lucha contra amenazas no convencionales, mientras que en el “gran juego” de Asia el papel europeo resultará cada vez menos relevante.

Alejandro Mackinlay Ferreirós¹
Capitán de Navío DEM

¹ Las ideas contenidas en los Documentos de Opinión son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

- ⁱ Datos según, Integrated Defence Headquarters Ministry of Defence Navy (2007) “Freedom to Use the Seas: India’s Maritime Strategy”, disponible en http://www.indiannavy.nic.in/maritime_strat.pdf
- ⁱⁱ Según “World Oil Transit Choke Points” U.S. Energy Information Administration, February 2011. Disponible en http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/World_Oil_Transit_Chokepoints/Background.html
- ⁱⁱⁱ *Ibíd* 2, disponible en <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=CH>
- ^{iv} United Nations Conference of Trade and Development (UNCTAD) “Review of Maritime Transport 2010” Disponible en http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf
- ^v STRATFOR, US Influence Retreats from Southeast Asia, 21 julio 2000. Recogiendo las declaraciones del entonces Secretario de Defensa de los EE.UU. William COHEN, durante su visita a Indonesia, entre el 15 y 17 de julio, señalando que “los EE.UU. están abandonando su anteriormente importante papel en (la seguridad) del SE de Asia. Ver <http://www.stratfor.com/>
- ^{vi} Datos según, (2011) “Chapter Ten: Country comparisons - commitments, force levels and economics”, The Military Balance, 111: 1, 451 — 482
- ^{vii} Ver, HOLSLAG, Jonathan (2010) “Chapter Four: Towards a new Asian Security Order?” Adelphi Papers, 50:416, 109-126.
- ^{viii} Fuente, World Bank, world development indicators, disponible en http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators?cid=GPD_WDI
- ^{ix} Según, United Nations, Population Division, Department of Economic and Social Affairs, disponible en <http://www.un.org/esa/population/pubsarchive/pubsarchive.htm>
- ^x The India Times, 5 noviembre 2008, informando sobre el discurso del Sr. Pranab Mukherjee en el “Colegio Nacional de Defensa” el 3 de noviembre de 2008.
- ^{xi} Ver LI, Nan (2009) “The Evolution of China’s Naval Strategy and Capabilities: From Near Coast and Near Seas to far Seas”, Asian Security, 5:2, 144-169
- ^{xii} Ver India Defence en <http://www.india-defence.com/reports-3437>
- ^{xiii} *Ibíd.* 1
- ^{xiv} Ver, REHMAN, Iskander (2009) “Keeping the Dragon at Bay: India’s Counter-Containment of China in Asia”, Asian Security, 5:2, 114-143
- ^{xv} Indian Express, 23 de marzo de 2011, “Navy force levels to be reduced by next year: CAG” Informa que en 2012 la Marina india tendrá en servicio únicamente un 61, 44 y 20 % de su fuerza planeada de fragatas destructores y corbetas, a consecuencia de los retrasos y costes de los programas de construcción naval. Disponible en <http://www.indianexpress.com/news/Navy-force-levels-to-be-reduced-by-next-year--CAG/766011/>
- ^{xvi} La India y los EE.UU. firmaron en 2005 un acuerdo marco de defensa por un periodo de diez años, al que siguió en 2008 un acuerdo sobre cooperación nuclear y en 2009 otro sobre apoyo logístico.
- ^{xvii} *Ibíd* 14
- ^{xviii} La Marina de los EE.UU. tiene actualmente en servicio activo algo menos de 300 buques de todo tipo y aunque es indiscutiblemente la más poderosa del mundo, su tamaño actual es aproximadamente el mismo del que tenía en los años veinte del siglo pasado, época en la el liderazgo marítimo global estaba todavía en manos de la Royal Navy británica.
- ^{xix} Después de más de 20 años desde que comenzó el programa y con unos costes entorno a los 15.000 millones de dólares la US Navy obtendrá únicamente dos buques de la clase “ZUMWALT”, de 32 inicialmente previstos. Para más información ver, United States Government Accountability Office (GAO) Report on “Cost to Deliver Zumwalt Class Destroyers Likely to Exceed Budget”, July 2008.
- ^{xx} Discurso del Secretario de Defensa Robert Gates en la Academia Militar de West Point, 25 de febrero de 2011. Disponible en <http://www.stripes.com/news/text-of-secretary-of-defense-robert-gates-feb-25-2011-speech-at-west-point-1.136145>
- ^{xxi} El “Defence White Paper 2009, Defending Australia in the Asia-Pacific Century: Force 2030” presenta las necesidades de la defensa de Australia de una manera integral, a partir de las tendencias que establecen el contexto del cambio de los equilibrios de seguridad en el área de Asia-Pacífico. Disponible en <http://www.defence.gov.au/whitepaper/>
- ^{xxii} *Ibíd.* 21
- ^{xxiii} La Revisión Estratégica de Defensa y Seguridad” del Reino Unido, de 2010, ha resultado en una reducción más que significativa del número de buques de la Marina británica, hasta ahora la mayor de Europa y en la eliminación de capacidades como la aviación de ala fija embarcada, que resultan fundamentales para la

proyección del poder naval. Esa capacidad sería recuperada alrededor del 2020 cuando el segundo de los dos nuevos portaviones en construcción entre en servicio, embarcando los F-35 (JSF) al tiempo que el primero de los dos portaviones, que no contará con catapulta, pasará a situación de bajo alistamiento. La SDSR está disponible en

<http://www.mod.uk/DefenceInternet/DefenceNews/DefencePolicyAndBusiness/StrategicDefenceAndSecurityReviewPublished.htm>

^{xxiv} La palabra inglesa *suzerainty* define a regiones o pueblos tributarios de una entidad política más poderosa. Aunque originariamente utilizado para definir la relación entre el Imperio Otomano y las naciones vasallas que lo componían, es igualmente apropiado para definir las relaciones entre el antiguo Imperio del Centro (China) las naciones de su periferia, todas ellas consideradas vasallas del emperador.