

Geopolitics in the South China Sea and transit of goods

Abstract:

«The flapping of a butterfly's wings can be felt on the other side of the world». This Chinese proverb, which would later be linked to chaos theory, could well be applied in fields other than physics. Indeed, in today's globalised and interconnected world, political, social or economic events unfolding in, say, one region of Southeast Asia may well have unexpected consequences in other regions of the world.

In this article, it is my humble aim to explain the exceptional geo-strategic complexity of the South China Sea and its importance as a hub for the transport of goods. All of this is framed by a paradigm shift in International Relations derived from the growing economic rivalry between two great powers (the United States and China) and the emergence of an armed conflict in the Old Continent, with its corresponding economic and commercial consequences.

Keywords:

China, United States, territorial dispute, Taiwan, international trade, supply

Cómo citar este documento:

MOLINA DOMÍNGUEZ, Fátima. *Geopolítica del Mar de China Meridional y tránsito de mercancías*. Documento de Opinión IEEE 89/2022.

https://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2022/DIEEEO89_2022_FATMOL_China.pdf
y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año)

Introducción

En un contexto internacional protagonizado por la pugna entre Estados Unidos y la República Popular China por la hegemonía mundial, eclipsada desde el pasado mes de febrero por el retorno de una guerra convencional en Europa, cabe preguntarse cuál será la tendencia política, económica y militar en el futuro próximo y cómo nos afectará a los ciudadanos. Tras un 2020 catastrófico, marcado por cierres de empresas, la disminución de la producción industrial y el descenso en el volumen de mercancías transportadas internacionalmente, y un 2021 marcado por el intento de recuperación de muchas economías, el 2022 parece protagonizado por la invasión rusa de Ucrania y la crisis energética, reflejada en el importante aumento de precio de los combustibles y las materias primas.

En este complejo escenario, las tensiones entre las dos potencias económicas mundiales no parecen haber quedado relegadas a un segundo plano. Buen ejemplo de ello es el incremento de las tensiones que se viene desarrollando desde hace ya más de un año en la región del mar de China Meridional, donde diferentes actores tienen desplegadas fuerzas militares y existe una red propia de alianzas entre Estados que compiten por afianzar su control del territorio y de toda vía de tránsito que transcurra por él.

A su vez, en un mundo tan interconectado, resulta de interés analizar cómo esta lucha comercial entre gigantes, en lo que parece una cuestión regional, afecta al resto del mundo y a Estados presentes en la cadena de suministro, ya sea como importadores, exportadores o por su rol de regiones de tránsito.

Para todo ello, comenzaré describiendo el enclave geográfico propiamente dicho y las características que favorecen su gran importancia como punto estratégico. Explicaré los motivos de su gran atractivo y su importancia como punto de partida y destino de gran cantidad de productos mundiales en la ruta que conecta el mar de China Meridional con la cuenca mediterránea vía canal de Suez. Finalmente, analizaré los intereses políticos y territoriales en juego de cada uno de los países adyacentes y mencionaré los riesgos más importantes a corto plazo en la consecución del transporte seguro de mercancías que tiene como punto de partida o llegada los puertos del sureste de China.

El mar de China Meridional

Enclave geoestratégico

La República Popular China se encuentra bañada por dos mares: el mar Oriental y el mar Meridional. El primero de ellos abarca parte de la costa noreste de China, el sur de Corea del Sur, el suroeste de Japón y el norte de la isla de Taiwán. El segundo de ellos baña las costas de Brunéi, el sureste de China, Indonesia, Malasia, Filipinas, Vietnam y la isla de Taiwán. Su superficie comprende unos 3.500.000 kilómetros cuadrados y actualmente constituye uno de los enclaves estratégicos más relevantes del planeta. Dicho de otro modo, conforma «una encrucijada geográfica en donde se contraponen los intereses nacionales de los Estados con un mayor crecimiento económico promedio del mundo»¹.

Algunos de estos países, los denominados «dragones asiáticos», vienen impulsando desde hace años un fuerte desarrollo económico e industrial. Además de este, otro rasgo generalizado y característico del Sudeste Asiático es el gran crecimiento demográfico que se está produciendo, lo que, unido a un mayor poder adquisitivo de sus habitantes, se traduce en una mayor necesidad de recursos energéticos que satisfagan las nuevas necesidades de estas economías². Junto a ello, el acceso y control de las rutas de comercio internacionales resulta imprescindible para dar salida a estos mercados.

La gran importancia a nivel comercial del mar de China Meridional se debe, en primer lugar, a que a través de sus aguas transcurre la segunda ruta marítima más transitada del mundo. Emplazado al sur del mar de Andamán, entre las costas de Malasia e Indonesia, se encuentra el estrecho de Malaca. Este se bifurca, además, en sus aguas más meridionales en el estrecho de Singapur y el de Johor, considerado uno de los cuellos de botella más críticos del planeta. Con 800 kilómetros de longitud y una anchura que oscila entre los 50 y los 320 kilómetros, está cerrado por varias islas del archipiélago

¹ MIJARES, Víctor M. *Geoestrategia y seguridad en el mar de China Meridional* (trabajo especial de grado). Universidad Central de Venezuela, marzo de 2006. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/330325792_Geoestrategia_y_seguridad_en_el_Mar_de_China_Meridional [consulta: 10/1/2022].

² La suma de la población de los países bañados por las aguas del mar del Sur de China asciende a casi dos mil millones de personas, lo que supone el 27 % de la población mundial en cifras redondas (BANCO MUNDIAL. «Población, total». Disponible en: <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POP.TOTL> [consulta: 19/7/2022]).

de Riau que permiten la navegación por varios canales de paso³. Actualmente, constituye la principal vía de abastecimiento de petróleo de dos de los mayores consumidores mundiales: Japón (el 60 % de su importación de petróleo pasa por este canal) y China (el 80 %)⁴. También es importante para Corea del Sur, que obtiene a través de esta vía dos terceras partes del petróleo que utiliza.

Además de una vía de abastecimiento de petróleo, lo es de materias primas provenientes del continente africano. Aproximadamente, unos 150 barcos pasan a diario a través del estrecho vinculando todo el mar de la China Meridional con el océano Índico y con Europa vía canal de Suez. Por ejemplo, para China, el continente africano constituye un lugar de inversión creciente no solo en el alquiler de tierras, sino en préstamos a sus Gobiernos. Además, los productos que China importa de África —principalmente minerales y metales— y que tienen como destino los puertos chinos a través de la ruta del estrecho de Malaca tienen en Mombasa (Kenia), Alejandría (Egipto) y el Cuerno de África (ciudad de Yibuti) puertos clave en la Nueva Ruta de la Seda.

Recursos naturales

A su relevancia en materia comercial debo añadir la riqueza del mar Meridional en lo que a recursos naturales se refiere: concretamente destacan las grandes reservas pesqueras (principalmente de atún) y la presencia de hidrocarburos (se calcula que la región cuenta con depósitos de petróleo cuyo volumen se aproxima a los 11 millones de barriles y 150.000 millones de metros cúbicos de gas natural).

³ GEOGRAFÍA INFINITA. «Los puntos estratégicos de las rutas marítimas mundiales». Disponible en: <https://www.geografiainfinita.com/2021/03/las-puntos-estrategicos-de-las-rutas-maritimas-mundiales> [consulta: 25/3/2022].

⁴ El 80 % del petróleo consumido en China pasa por este accidente geográfico. China quiere evitar esa gran dependencia, razón por la que ha buscado rutas alternativas para el suministro de energía, como el gaseoducto, ya en funcionamiento, entre Myanmar y China (CALAMUR, Krishnadev. «High Traffic, High Risk in the Strait of Malacca», *The Atlantic*. 21 de agosto de 2017. Disponible en: <https://www.theatlantic.com/international/archive/2017/08/strait-of-malacca-uss-john-mccain/537471/> [consulta: 6/4/2021].

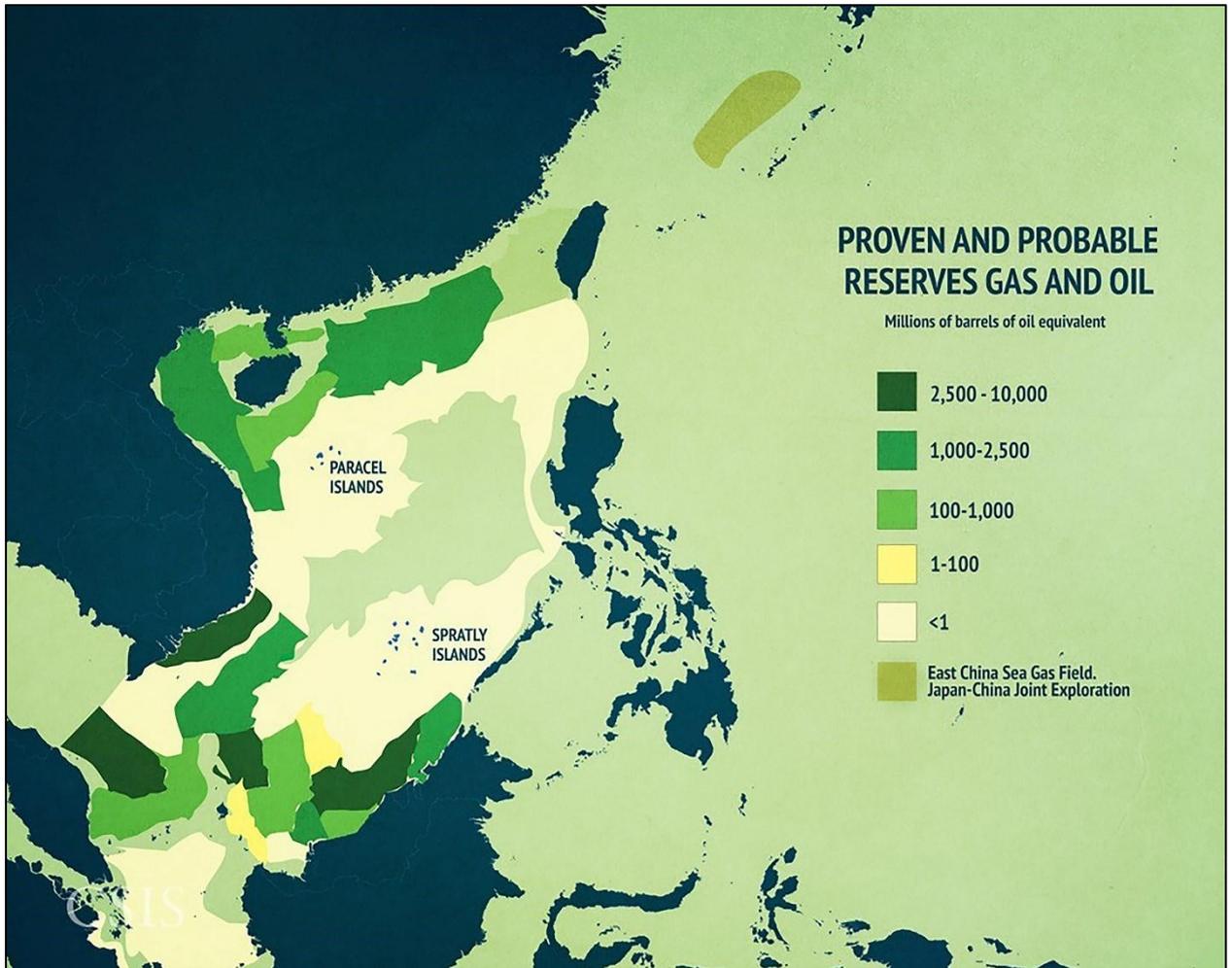


Figura 1. Probables reservas de gas y petróleo en el mar de China Meridional
Fuente: CSIS Asia Maritime Transparency Initiative.

Se ha descubierto también la presencia de grandes cantidades de hidrato de metano y, aunque su extracción es aún costosa, no se descarta como futura fuente de energía.

Finalmente, su gran diversidad biológica abarca más del 30 % de los arrecifes de coral en el mundo.

Disputas territoriales

Históricamente, la región ha sido disputada por los Estados que la circundan. Al tradicional conflicto entre Taiwán y la República Popular China, que no reconoce la soberanía del primero desde su independencia en 1949, se suman las pretensiones

territoriales de diversas islas y archipiélagos que se encuentran parcialmente sumergidos en estas aguas.

El Derecho del Mar de 1982 establece que la zona económica exclusiva de un país alcanza las 200 millas náuticas hacia el interior desde sus costas. Ahora bien, la problemática de la región surgió cuando en los acuerdos de paz de 1951 no se definió claramente a quién correspondía la soberanía de dos archipiélagos (las islas Spratly y las Parcel) y, por consiguiente, a quién legitimaba el derecho internacional para que explotara los recursos de su subsuelo.



Figura 2. Zonas económicas exclusivas reclamadas por los países presentes en el mar Meridional de China
Fuente: *The Economist*.

Esto es especialmente importante si tenemos en cuenta que las islas poseen unas importantes reservas de petróleo y gas natural, además de las mencionadas reservas pesqueras. Este atractivo explica los continuos enfrentamientos diplomáticos entre

- Vietnam es principal actor político-militar de la región, con posesión efectiva en las Spratly, mantiene el control militar de los arrecifes Alison, Amboyan, Barque Canada, Central London, Cornwallis South, East London, Great Discovery, Ladd, Landsdowne, Pearson, Petley, South, Tennent y West London; de las islas Da Gri-san, Da Hi Gen, Namyit, Sin Cowe y Spratly y de los cayos Sand y South West.
- Malasia controla militarmente los arrecifes Ardasier, Mariveles y Swallow.
- Filipinas es considerada una potencia media en la región, puesto que posee un alto poder naval que parte desde su capital, Manila. Controla militarmente las islas Loaita, Nanshan, West York, Flat, Thitu, los cayos Lamkian y North East y el arrecife Commodore, todos en las Spratly.
- Brunéi, debido a su incapacidad militar, no controla *de facto* ninguna de las islas Spratly. Su estrategia de defensa se basa en las alianzas internacionales y sus aspiraciones se enfocan principalmente en la posesión del arrecife Louisa.
- Las pretensiones estratégico-militares de Taiwán se resumen en su posición permanente en una de las más importantes islas de las Spratly, Itu Aba, donde ha construido una base naval. En este caso, la situación de tensión con China en el estrecho de Formosa ha absorbido gran parte de la capacidad militar de Taiwán, lo que le impide aumentar la presión en estas otras regiones.
- En relación con el gigante asiático, China, cabe decir que su gran ambición consiste en controlar *de facto* todo el mar Meridional. Para ello, ha desplegado su flota en la región, siendo esta la de mayores características en la zona. Actualmente, controla militarmente los arrecifes Cuarteron Fiery Cross, Gaven, Hughes, Jonson, Mischief y Subi de las islas Spratly, además de la totalidad de las islas Paracel. Por otro lado, no hay que olvidar mencionar la construcción de islas artificiales en los arrecifes. El principal inconveniente que impide a la República Popular China controlar *de facto* todo el territorio disputado pese a su gran capacidad militar es la gran extensión del propio país y de sus fronteras, lo que la obliga a tener efectivos en muchos lugares a la vez. Lo contrario ocurre entre el resto de los contendientes, cuyos territorios

relativamente reducidos son más defendibles, aunque sus fuerzas sean cuantitativamente menos importantes.⁶

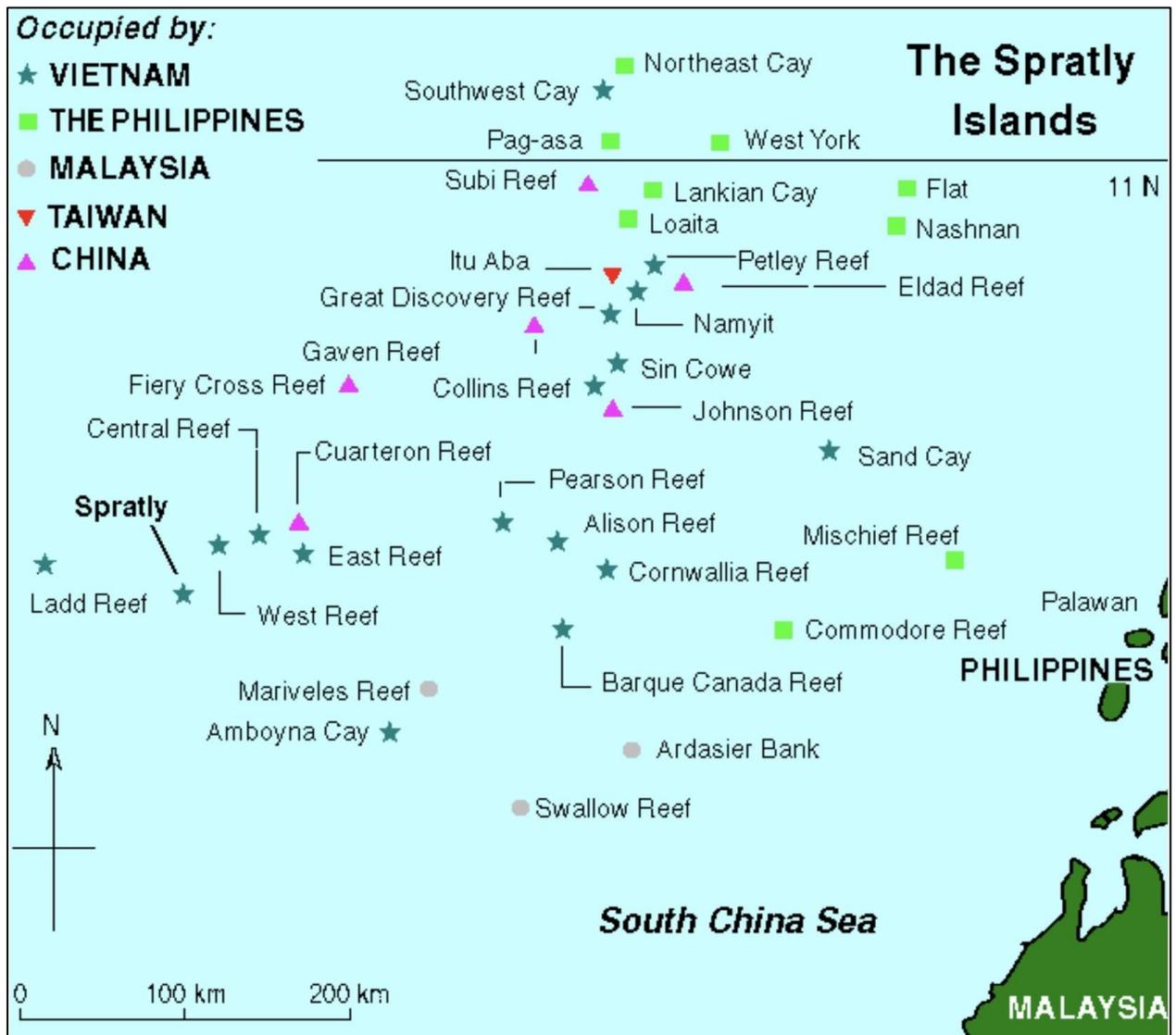


Figura 4. Ocupación de las islas Spratly
 Fuente: defactoborders.org.

En este escenario, pese a los esfuerzos diplomáticos filipinos (y a la búsqueda de aliados internacionales en sus reclamaciones), si hay un vencedor en estas trifulcas es indudablemente el Estado chino. Ignorando el derecho internacional, ha construido islas artificiales sobre los arrecifes en el mar Meridional, donde ha erigido bases militares. Por

⁶ NORTHEDGE, Frederick S. *El uso de la fuerza en las relaciones internacionales*. El Ateneo, Buenos Aires, 1978.

otro lado, ha instalado en los archipiélagos mencionados diversos aeropuertos, aeródromos, puertos marítimos y helipuertos en los que están operativos mil soldados de su Ejército Popular (las islas Spratly cuentan con ocho aeropuertos y cinco helipuertos; las islas Paracel poseen un puerto, un aeródromo y aproximadamente un millar de soldados chinos se encuentran asentados en las bases militares). Como Pekín ha manifestado en reiteradas ocasiones, considera la soberanía sobre los islotes una prioridad nacional. Precisamente por ello, este gigante asiático ha incrementado considerablemente en los últimos meses su presencia militar en la zona.

El control del mar Meridional: una prioridad en el libro blanco de la defensa de China

En *La defensa nacional de China en la nueva era* se incluye lo siguiente:

«Las islas en el mar Meridional de China y las islas Diaoyu son partes inalienables del territorio chino. China ejerce su soberanía nacional para construir su infraestructura y desplegar las capacidades de defensa que estime necesarias en las islas y arrecifes en el mar Meridional de China, y efectuar patrullajes en las aguas de las islas Diaoyu en el mar Oriental de China».

Ahora bien, ¿por qué para China es tan importante afianzar su posición en el mar Meridional? Las razones son varias.

En primer lugar, Pekín aspira a obtener el control marítimo de estas aguas porque así podría explotar el fondo marino de la región. En él obtendría abundantes recursos pesqueros. Y es que cabe recordar que el gigante asiático, pese a su extensión territorial, apenas cuenta con territorio cultivable para alimentar a la población. El importante incremento demográfico, unido a un aumento del nivel adquisitivo de sus ciudadanos debido al desarrollo económico y, en consecuencia, a una mayor demanda de alimentación más variada y de mejor calidad, ha hecho palpable la incapacidad de Pekín para autosatisfacer dichas necesidades. Aunque desde hace años está obteniendo (mediante contratos de alquiler por largos períodos de tiempo) tierras explotables en otros continentes, no debemos olvidar que China depende enormemente de la actividad pesquera. Ello hace que sea uno de los países que actualmente cuenta con la mayor flota pesquera del mundo y explica el hecho de que parte de sus reservas se encuentran

sobreexplotadas. Por tanto, China necesita nuevas reservas con las que abastecer a su población.

En segundo lugar, el descubrimiento de grandes reservas de hidrocarburos y su posterior explotación reducirían la dependencia china de las importaciones de recursos energéticos. China ha modificado recientemente su política energética con el fin de llevar a cabo un período de transición orientado a la generalización del gas como combustible alternativo al carbón y al petróleo, pero es este un camino en el que aún queda mucho por recorrer. La capacidad de obtención de ambos recursos sin recurrir a socios del exterior otorgaría a Pekín un importante poder negociador en un contexto internacional convulso energéticamente.

Si observamos la imagen a continuación y nos fijamos en los apartados relativos al gas natural y al petróleo, veremos cómo efectivamente su consumo sobrepasa con creces la producción.

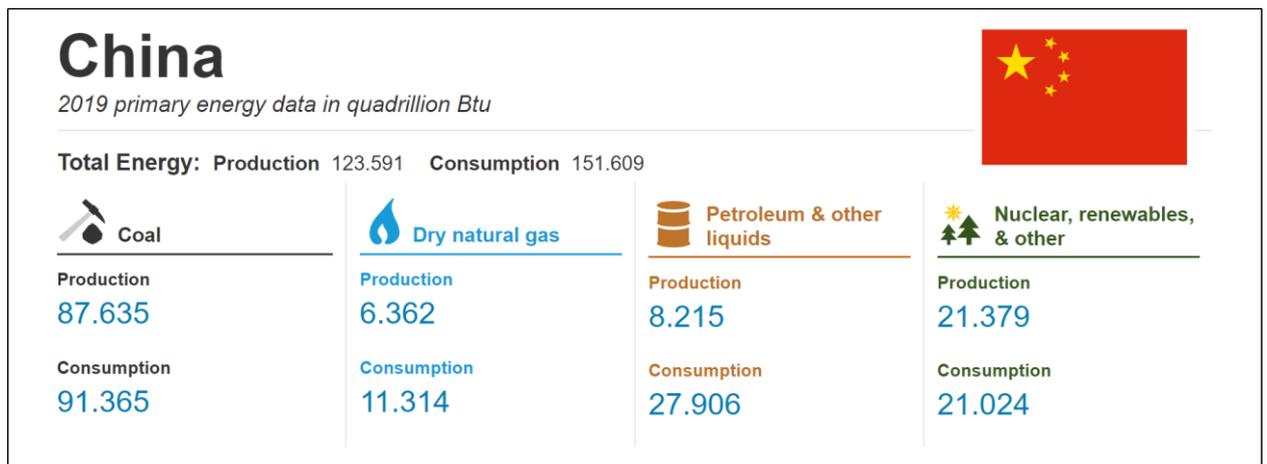


Figura 5. Producción energética y consumo de China en 2019
Fuente: EIA.

Además, el control sobre la ruta comercial del mar Meridional constituye una ventaja geoestratégica incalculable si tenemos en cuenta que la economía de China se sostiene en su gran volumen de exportaciones. Mayoritariamente, estas parten en grandes contenedores por vía marítima desde sus puertos hasta todas las partes del globo, como parte de su Nueva Ruta de la Seda.

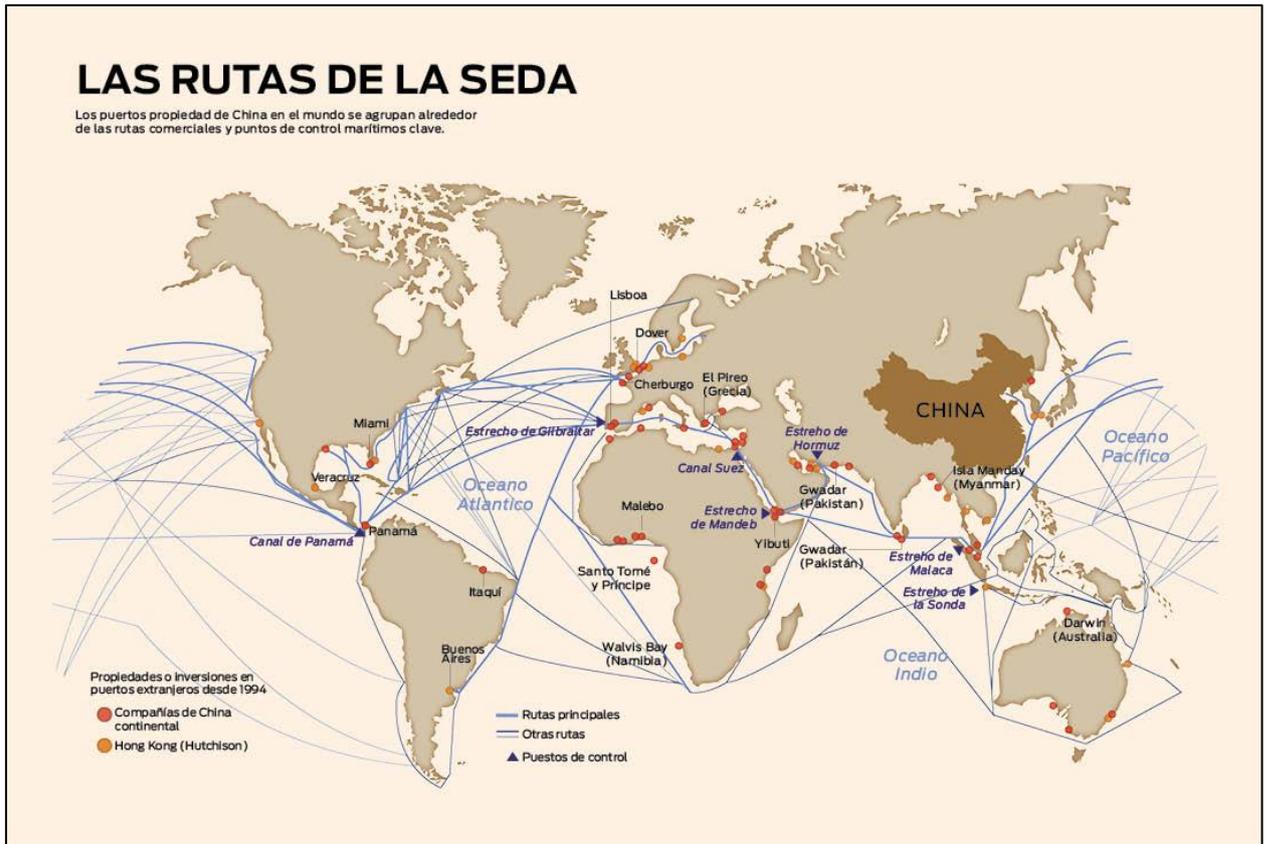


Figura 6. La Nueva Ruta de la Seda, puertos propiedad de China en la actualidad
Fuente: milenio.com.

El transporte de mercancías: factor clave para el desarrollo de la región

En el desarrollo de las economías surasiáticas que mencionaba anteriormente tiene mucha importancia la existencia de una buena red de infraestructuras que permita a estos países desarrollar sus economías de cara al exterior. En este contexto, es oportuno mencionar que gran parte de los puertos marítimos más importantes (y con mayor volumen de mercancías) no solo se encuentran en el Sudeste Asiático, sino que además pertenecen a China.

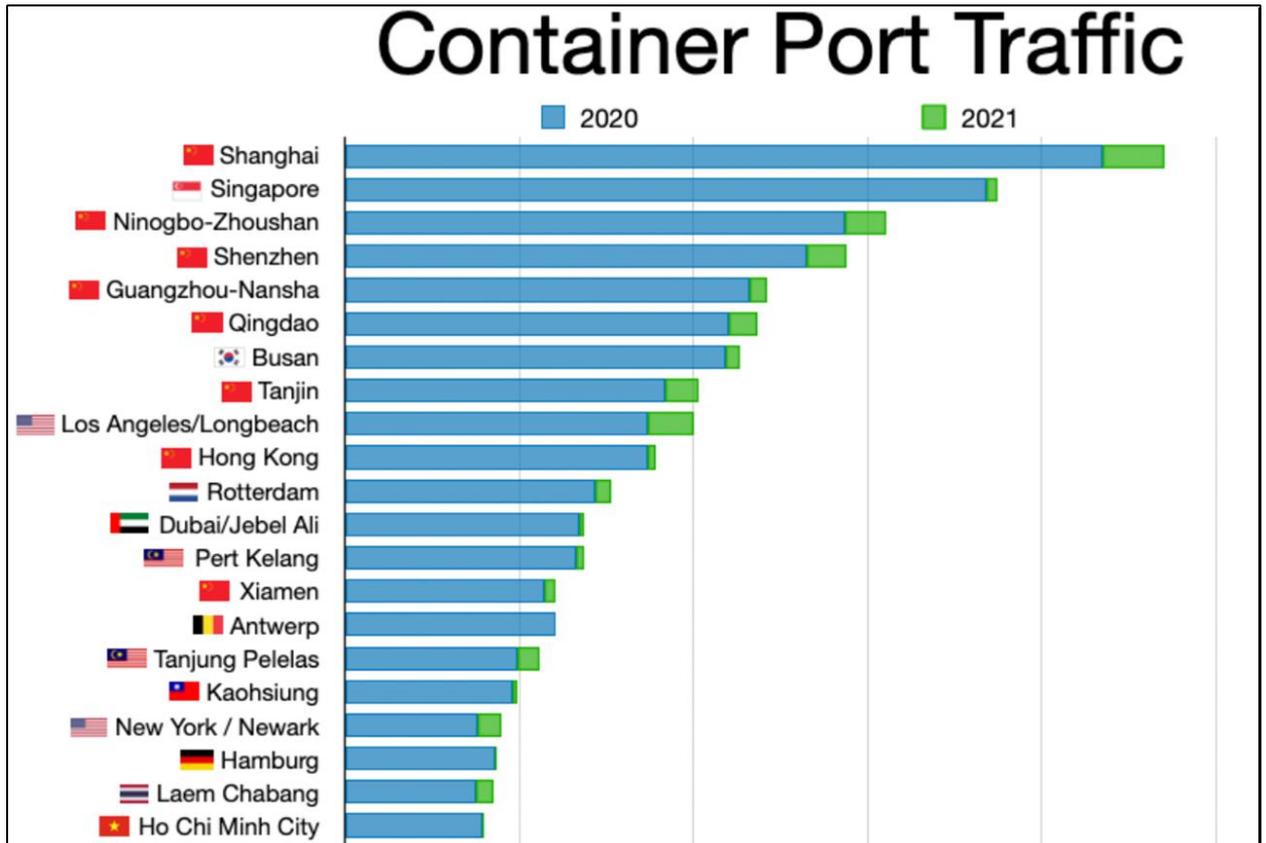


Figura 7. Tráfico internacional de contenedores de mercancías por puertos comerciales
Fuente: merchantmarinenews.com

En la potencia asiática, los puertos más relevantes en cuanto al tránsito de mercancías se refiere son⁷:

- Puerto de Shanghái: Considerado uno de los motores de crecimiento económico del país, es la instalación portuaria más importante y con mayor tráfico del mundo. De aquí sale gran parte del transporte a otros países y, a través del río navegable Yangtzé, los camiones parten hacia las ciudades del interior. Posee también la terminal de aguas profundas más grande del mundo, de 20 kilómetros de longitud y 20 metros de calado, donde se manipulan contenedores, cargas a granel y *roll on-roll off*⁸.

⁷ IBERCONDOR, TRANSPORTES INTERNACIONALES Y ADUANAS. «Transporte marítimo, los puertos con mayor peso en el comercio mundial». 19 de diciembre de 2019. Disponible en: <https://ibercondor.com/blog/transporte-maritimo-los-puertos-con-mayor-peso-en-el-comercio-mundial/> [consulta: 12/5/2022].

⁸ LEGISCOMEX, INTELIGENCIA DE MERCADOS. «Ficha de logística de China». Disponible en: <https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/ficha-logistica-china-2016-completo.pdf> [consulta: 2/4/2022].

- Puerto de Shenzhen: Tercer puerto más importante del país y cuarto del mundo, destaca por su papel en el comercio. Ubicado en la provincia de Guandong, donde desemboca el río Perla, entre China y Hong Kong. El puerto de Shenzhen se divide en nueve zonas portuarias: Shekou, Chiwan, Mawan, Yantian, Tung Tau Kok, Fuyong, Sand Bay, Xiadong y Neihe.
- Puerto de Ningbo-Zhoushan: Su infraestructura, con una ubicación próxima a Shanghái, en la desembocadura del río Yangtsé, ha ayudado a descongestionar parte de su tráfico marítimo, siendo además el puerto de referencia para Zhejiang, una de las ciudades más importantes de China. Cuenta con un calado de 30 metros y 309 atraques, los cuales permiten el embarque y desembarque de minerales de hierro, contenedores, crudo, petróleo, productos químicos líquidos, carbón y materias primas a granel. Asimismo, cuenta con la mayor base de Asia para el transbordo de mineral de hierro y con la base más grande de tránsito de petróleo comercial.
- Puerto de Hong Kong: Un puerto de aguas profundas.
- Puerto de Guangzhou: Referente en las exportaciones del gigante asiático, al ser la capital de la industrializada Guandong. Considerado el puerto más importante de China meridional. Especialmente empleado para transportar mercancía agrícola, industrial y manufacturada, tiene conexión con 300 puertos mundiales distribuidos por más de 80 países. Especialmente importante en la carga y descarga del carbón.



Figura 8. Los ocho puertos más importantes de China
Fuente: Ibercondor.com.

Estos puertos están conectados por una red de carreteras y ferrocarriles que permite enviar y recibir la mercancía.

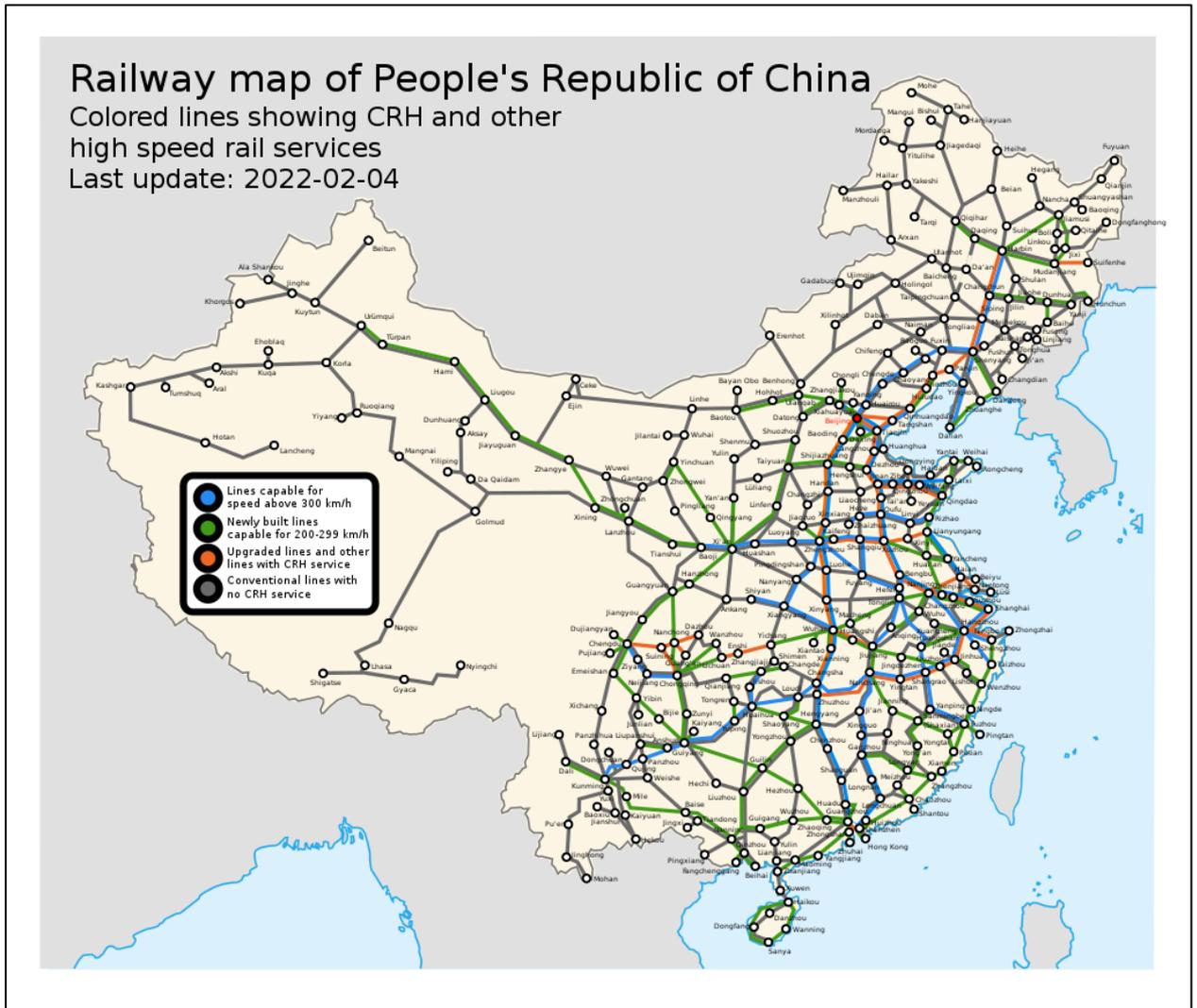


Figura 9. Red ferroviaria de la República Popular China
Fuente: Wikipedia.

Riesgos, despliegues militares y sistemas de alianzas

Para proteger todas estas infraestructuras, China ha desplegado una serie de fuerzas militares que, desde sus costas y posesiones, abarca gran parte del mar de China. De este modo, ha hecho avanzar sus sistemas defensivos a lo largo de su zona económica exclusiva, cubriendo también parte de las de sus vecinos. En lo relativo a sus islas artificiales, las utiliza para instalar sistemas militares que sirvan de disuasión para

cualquier enfrentamiento en los archipiélagos disputados. En definitiva, la capacidad militar de China es muy superior en comparación con la de sus competidores regionales. En la imagen siguiente, observamos cómo los sistemas defensivos de China abarcarían, desde sus costas, la totalidad de las islas Paracel.

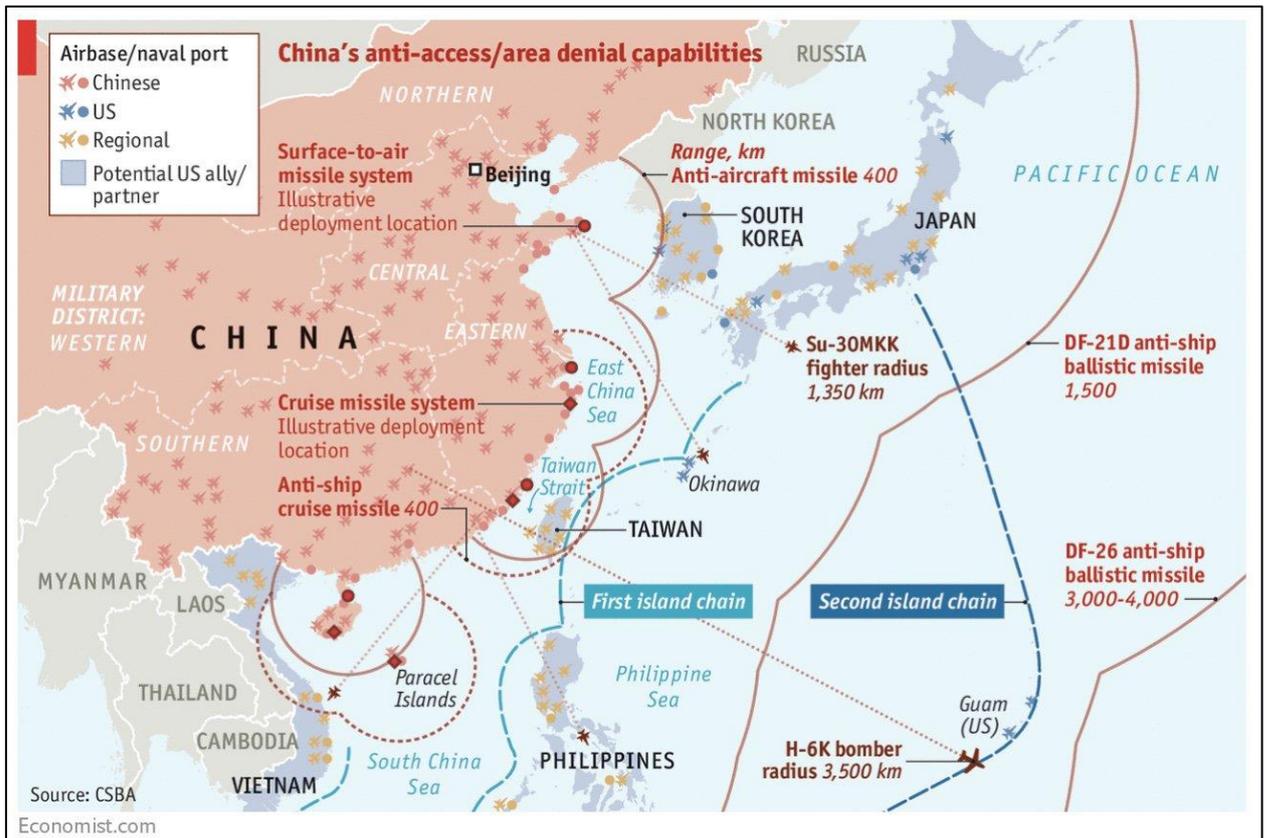


Figura 10. Sistemas defensivos chinos
Fuente: *The Economist*.

La hegemonía china en la región significa una victoria frente a los países adyacentes, pero sobre todo frente a Estados Unidos, quien, con el afán de incrementar su influencia en el Sudeste Asiático y aludiendo al derecho a la libre navegación, ha irrumpido militarmente en la región. Apoyando a los Estados competidores de China en este conflicto, ha instalado su Séptima Flota en el mar de China Meridional⁹. Las diferentes

⁹ Es la flota de guerra más grande de Estados Unidos, la más equipada y la que tiene más personal. Integrada por alrededor de 70 barcos y submarinos, unos 300 aviones y más de 40.000 personas, es responsable del área donde se sitúa China y del extremo oriental de Rusia, y sería la primera en responder a un potencial ataque de Corea del Norte. Entre su equipamiento figuran el portaaviones USS Theodore Roosevelt, el buque de asalto anfibio USS Makin Island, un crucero, varios destructores y pequeños barcos

Administraciones norteamericanas han manifestado continuamente su apoyo a Filipinas (su antiguo protectorado). Recientemente, China desplegó tres buques de guerra en el mar de China Meridional y un barco de asalto anfibio, afirmando «que se enfrenta a un conjunto significativo y complejo de amenazas a la seguridad, incluyendo desafíos a su soberanía sobre el mar de China Meridional; por lo tanto, las fuerzas armadas chinas aumentarán su poder pasando de una postura militar defensiva a una ofensiva, a menos que los otros Estados, especialmente Estados Unidos, dejen de oponerse a sus actividades en la región»¹⁰. Sus aspiraciones no parecen haber mengüado y así lo ha manifestado frente a la nueva Administración de Biden.

Por otro lado, el sistema de alianzas que representan otras dos instituciones nos da una idea de la complejidad de los intereses en la región:

- Por un lado, la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, 1967), aunque no tiene fines militares, sí aboga por el mantenimiento de la paz y el crecimiento económico, pero es sin duda significativo que no incluya a China. Así, está conformada por Brunéi, Laos, Camboya, Tailandia, Filipinas, Malasia, Indonesia, Myanmar, Singapur y Vietnam.
- Paralelamente e involucrando a actores internacionales, mencionaré el Five Powers Defence Agreement (1971), una alianza defensiva entre Australia, Gran Bretaña, Nueva Zelanda, Malasia y Singapur.
- También se dan alianzas diplomáticas con potencias extrarregionales, como sucede en el caso de Brunéi y Malasia con la Commonwealth y sus buenas relaciones con el Reino Unido o como ocurre con Filipinas y Taiwán con los Estados Unidos. A su vez, Malasia ha llevado a cabo varios acuerdos con Australia y Nueva Zelanda, mientras que Taiwán lo ha hecho con potencias regionales como Japón y Corea del Sur.

A la presencia militar norteamericana, china y filipina se suman un mayor número de efectivos de las fuerzas armadas australianas en el sureste y el rápido desarrollo por parte de China de islas artificiales en las que se asienta parte de su mecanismo militar.

(LIMA, Lioman. «Qué es la Séptima Flota, la fuerza de guerra naval más grande de Estados Unidos, y qué hay detrás de los misteriosos accidentes que ha sufrido en los últimos meses». BBC News, 24 de agosto de 2017. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-41030680> [consulta: 17 de julio de 2022].

¹⁰ GIANNAKIS, A. y LAVDAS, I. «Weapons and tactics (W/T)», *CTG Weekly Security Brief*. The Counterterrorism Group.

Además, son frecuentes los encuentros indeseados entre barcos pesqueros de Vietnam y embarcaciones militares chinas.

Como medio para contrarrestar en la medida de lo posible las capacidades militares chinas, los Estados vecinos han recurrido a una mayor presencia civil en las aguas y a la modernización de sus equipos aeronavales, como han hecho Taiwán y Malasia.

Riesgos externos

Si a este escenario le sumamos la presencia de actores no estatales pertenecientes al crimen organizado transnacional —como sucede con la piratería—, podemos hacernos una idea aproximada de la complejidad que prima en la región.

De la piratería, localizada principalmente en el estrecho de Malaca, se han hecho eco los países miembros del Acuerdo Cooperativo Trilateral (Indonesia, Malasia, Singapur y posteriormente Tailandia) y parece que, en cierto modo, este problema ha quedado relegado a un segundo plano debido a la efectividad del pacto¹¹.

Conclusiones

El mar Meridional, un enclave geoestratégico debido a su localización e importancia comercial, será una región a tener muy en cuenta en los estudios de análisis internacional y seguridad en los próximos años a causa del incremento de las tensiones que se está produciendo en el lugar. Tanto Estados Unidos —enfocado en su política exterior orientada al Pacífico y en una guerra comercial constante con China— como la potencia asiática son conscientes de la importancia del control de la región. Para China, perder el dominio de la ruta marítima que da salida a sus exportaciones y la abastece de recursos estratégicos supondría un duro golpe económico. Además, el mar Meridional resulta vital para su estrategia comercial de la Ruta de la Seda y el control militar sobre la región se afianza en unos derechos que jurídicamente no se sostienen. (Recordemos que la Corte

¹¹ ESCUDERO, Gonzalo. «El mar del Sur de China, nodo de la geopolítica regional y mundial del siglo XXI» (Análisis GESI, 31/2018). Disponible en: <https://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/el-mar-del-sur-de-china-nodo-de-la-geopol%C3%ADtica-regional-y-mundial-del-siglo-xxi> [consulta: 5/6/2022].

Internacional de Justicia condenó las reclamaciones chinas de las islas en 2016, ya que estas se basan únicamente en los derechos históricos de los chinos en la región).

Por ello, el aumento de la presencia militar en estas aguas, que albergan las disputas territoriales descritas, puede significar un incremento de las tensiones diplomáticas entre las dos superpotencias y diversos Estados de la región. China seguirá considerando como suyos los territorios reclamados por sus vecinos, negándoles cualquier opción de control *de facto* a través de una creciente presencia militar. Aunque Pekín apelará a la presencia militar estadounidense en estas aguas, es poco probable que retroceda en sus aspiraciones y continuará con su proyecto de creación de islas artificiales y expansión militar. Mientras, los Estados vecinos se rearmarán ante un posible estallido de las tensiones, viéndolo como un modo de prevención ante el rápido desarrollo de las capacidades chinas. A nivel estratégico, apostarán también por una mayor presencia civil —preeminentemente pesquera— cerca de los arrecifes, una forma menos agresiva de control territorial. Esta iniciativa ya está siendo llevada a cabo, por ejemplo, por Vietnam y Filipinas. Por su parte, Estados Unidos, al igual, probablemente incrementará su presencia militar apelando a la preservación de la libertad de navegación de la zona y a la defensa de la seguridad de sus aliados en la región. Sea como fuere, en el futuro inmediato parece inevitable un aumento de la presión militar y diplomática entre ambos países en el mar Meridional.

Este incremento de las tensiones puede perjudicar al correcto funcionamiento del tránsito de mercancías en la región, que ya se vio afectado por diversas causas en el 2020 y que podría continuar siendo dañado por la inseguridad regional y la incertidumbre creciente en el mar de China Meridional. Si sumamos esto a la escasez de contenedores de mercancías (fabricados en un 80 % en China) y al retraso que aún estamos sufriendo por las consecuencias derivadas del incidente del buque Evergreen, encallado en el canal de Suez, deberíamos tener en cuenta que el precio y el plazo necesarios para realizar un envío que atravesase la ruta mencionada (mar de China Meridional, estrecho de Malaca y canal de Suez) serán superiores a lo habitual. Habrá que estar muy atentos a la evolución de estas tensiones regionales en los próximos meses.

Los riesgos principales se resumen, por tanto, en el incremento de las tensiones (sin embargo, creo que el fenómeno posee un carácter más bien disuasorio y no desembocará en un enfrentamiento armado directo), el colapso del tráfico marítimo

debido al exceso de navíos que atraviesan esta ruta (especialmente sus puntos más estrechos) y los ataques esporádicos de la piratería. Pese a todo ello, en mi opinión, la ruta vía canal de Suez seguirá resultando la mejor opción frente a la ruta de Cabo Esperanza de cara al transporte de mercancías a la cuenca mediterránea. Tanto en cuestión del combustible empleado como de los plazos y costes de flete, estrecho de Malaca - canal de Suez continuaría siendo mi opción aconsejada.

*Fátima Molina Domínguez**

Historiadora y analista de política y seguridad internacional