



1. INTRODUCCIÓN: EL RESURGIMIENTO DE CHINA Y SU REFLEJO EN EL ÁMBITO MARÍTIMO.

Las reformas económicas impulsadas por Deng Xiaoping, al final de la década de los 70 y principio de los 80, permitieron la transformación de China, desde un país extremadamente pobre con una economía agrícola de subsistencia, a la segunda potencia económica del mundo, gracias a un desarrollo acelerado que se apoya en el comercio internacional y la explotación intensiva de los recursos naturales. Con su resurgimiento económico China ha abandonado su histórico aislamiento del exterior, transformado su relación con el resto del mundo y convirtiéndose en una potencia con intereses globales y una creciente proyección exterior. Ello implica un profundo cambio en las necesidades de seguridad y defensa, tradicionalmente enfocadas al ámbito terrestre y que ahora se expanden hacia el dominio marítimo, dando lugar a una profunda evolución en la visión estratégica de Beijing que a pesar de su casi total carencia de tradición naval, la pone en camino de convertirse en una de las principales potencias marítimas del Extremo Oriente. Recordemos como Mahan¹ ligó el desarrollo de la potencia marítima al comercio. Estamos en un momento en el que China ha decidido dotarse de una marina que no sea únicamente capaz de defender las costas y aguas próximas, sino que también pueda desplegarse en los mares y océanos del globo para proteger sus crecientes intereses y apoyar su política exterior. Sin embargo la expansión naval de China modificará los equilibrios existentes en el Índico y el Pacífico Occidental, entrando en colisión con los intereses de seguridad de otras potencias marítimas, como Japón, la India, o los EE.UU., esta última es la única súper potencia global que además ostenta la preeminencia naval en aguas del Extremo Oriente. Este trabajo intenta analizar las bases y el proceso de la expansión marítima de China, que podrá ser el elemento determinante del escenario marítimo global en las próximas décadas, para a continuación extraer las posibles consecuencias de la competición, que surgirá allí donde se tope con los intereses marítimos de otras naciones.

¹ Alfred Thayer Mahan: (West Point, 1840 - Quogue, 1914) Marino e historiador estadounidense, autor de la célebre obra *La influencia del poder naval en la historia (1660-1783)*, un tratado sobre la hegemonía naval que causó gran impacto a finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

2. GEOPOLÍTICA DE CHINA Y SU ASPECTO MARÍTIMO.

La geopolítica nace de la interacción entre la geografía y la política y a esta última la conforman las necesidades de la población, que se derivan del lugar donde vive. China es la entidad política más antigua del mundo, el Imperio chino fue fundado en el 221 a.C. por Qin Shi Huang, unificando al pueblo Han y desde entonces ocupa esencialmente el mismo territorio. Durante los más de veintidós siglos que una larga sucesión de dinastías ha gobernado el Imperio del Centro, incluida la actual, establecida en 1949, los imperativos geopolíticos de China básicamente han consistido en:

- Establecer un núcleo central cohesionado en las tierras que ocupan los chinos Han, entre los ríos Amarillo en el norte y Yangtzé en el sur, una rica región agrícola que ha sido capaz de sostener la expansión demográfica de los Han hasta convertirse en el pueblo más numeroso de la tierra.
- Asegurar la defensa de esa región central, algo que China tradicionalmente ha hecho controlando las regiones periféricas de Manchuria y Mongolia Interior en el norte y nordeste, Tíbet en el sur, llevando su frontera a los Himalayas, Xinjiang en el oeste y en el sudeste las junglas y montañas que la separan de Birmania, todos ellos territorios escasamente poblados por etnias no Han, que constituyen una barrera casi impenetrable.
- Finalmente, el tercer imperativo es la defensa de su extensísima costa, de unas 18.000 millas, de la penetración de potencias extranjeras.

China ha sido a lo largo de casi toda su historia un mundo auto contenido, cerrado al exterior y cuya relación comercial con el resto del mundo se llevaba a cabo a través de un larguísimo recorrido terrestre, la Ruta de la Seda, que desde el corazón chino, alcanzaba el Medio Oriente y Europa atravesando Xinjiang y el Asia central y de la que se beneficiaba el poder imperial. Sin embargo, en el siglo XIX, la forzada apertura de China al exterior cambió radicalmente la situación. Las naciones occidentales establecieron su presencia en sus costas, lo que acabó provocando la desintegración del país, debido a los enormes desequilibrios interiores que indujo. Cuando triunfó Mao en 1949 actuó siguiendo las mismas líneas de sus antecesores imperiales: restableció el núcleo central Han, bajo la férrea dictadura del Partido Comunista, retomó el control de las regiones periféricas y cerró el país al exterior, expulsando a los occidentales de las regiones costeras. Con la apertura de China al mundo y su enorme crecimiento económico en las pasadas décadas, las regiones costeras se han vuelto a abrir a los extranjeros, convirtiéndose en su motor económico. Por el contrario el interior continúa siendo fundamentalmente agrícola y enormemente pobre. Los desequilibrios que produjeron la desintegración en la primera mitad del siglo XX se repiten, constituyendo actualmente el principal factor de desestabilización del estado chino.

China históricamente ha sido una potencia terrestre que optó por renunciar a convertirse en un poder marítimo, ya que podía confiar en que su enorme población la hacía inconquistable frente a las invasiones marítimas, lo que Japón comprobó antes y durante la II Guerra Mundial. Como consecuencia, a lo largo de su historia, ha evitado la costosa inversión que implica la construcción y el sostenimiento de una fuerza naval potente, dirigiendo

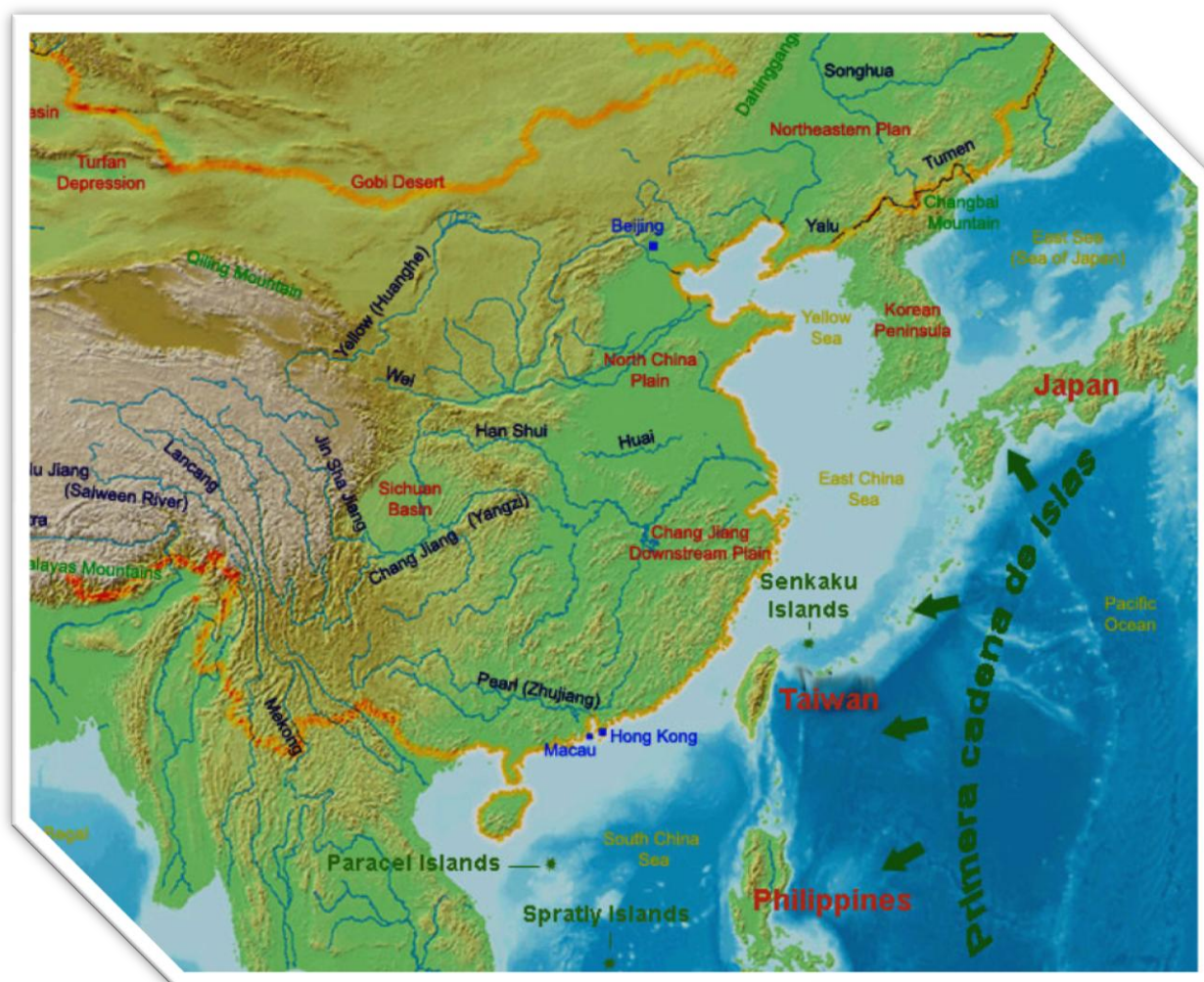
principalmente sus recursos a la defensa de extensas regiones periféricas que bloquean las rutas de invasión terrestre. China ha llevado a cabo escasísimas expediciones y campañas navales, las más notables son siete expediciones comerciales que en el siglo XV realizó Zhen He, un eunuco de la corte Ming, durante las cuales atravesó el Índico, visitando el África Oriental. Sin embargo la situación en la primera década del siglo XXI es diferente, China se siente internacionalmente fuerte y percibe la necesidad de hacer frente a riesgos asociados a la seguridad de sus regiones costeras, el auténtico motor del desarrollo económico y a su falta de capacidad para proteger los flujos comerciales que por vía marítima entran y salen de China. La cuestión es que Beijing percibe unas necesidades de seguridad nuevas, surgidas del cambio de su tradicional economía agrícola a otra industrial basada en el uso intensivo de recursos naturales, que afectan especialmente a su frente marítimo y que para satisfacerlas necesita convertirse en una potencia marítima, un cambio radical en el modo en que el país ha satisfecho históricamente sus imperativos geopolíticos.

3. NECESIDADES MARÍTIMAS DE SEGURIDAD Y DEFENSA DE CHINA EN EL SIGLO XXI.

China afronta un doble desafío estratégico en ámbito marítimo. Por una parte la defensa marítima y por la otra la necesidad de asegurar su comercio marítimo y los suministros energéticos y de materias primas que abastecen a su industria. La respuesta a ese doble reto obliga a Beijing a proyectar su creciente poder naval, en primer lugar en su vecindad inmediata, el Mar de la China y a continuación a los mares y océanos que rodean el este y sudeste de Asia y más allá, hacia el Índico en el oeste y el Pacífico Occidental hacia el este. Ese proceso de expansión marítima ya está teniendo efectos sobre los equilibrios de poder en esas regiones y por lo tanto abre el riesgo de conflictos entre Beijing y las naciones ribereñas de Mar de la China, el Índico y naturalmente los EE.UU., potencia militar dominante en Asia y cuya marina tiene la capacidad de bloquear los puertos y el tráfico marítimo chino contando con la ventaja estratégica que le ofrecen sus bases rodeando la periferia china, en Japón, Corea y Guam. Así la situación para China, al comienzo de una fase de expansión marítima y naval, es muy parecida a la que se dio a lo largo de casi todo el siglo XX en el extremo opuesto de Eurasia, un poder continental que trata de convertirse en una gran potencia naval, rodeada de potencias marítimas, en este caso Japón y Corea, que a su vez son apoyadas por el coloso naval americano.

El primer reto es la defensa de las regiones costeras, problema que se complica debido a Taiwán, que se encuentra situada a unas 100 millas frente a la provincia de Fujian y divide en dos el frente marítimo de China interrumpiendo los movimientos navales entre el norte y sur. Además Taiwán forma parte de la sucesión de islas que se extiende desde las Filipinas al sur, hasta el archipiélago japonés al norte, que los estrategas navales chinos denominan **“primera cadena de islas”** y que encierra las aguas circundantes de China, su **“buffer marítimo”**, permitiendo a quien las controle contener las actividades navales chinas y bloquear su comercio marítimo. Así para Beijing es esencial evitar que una potencia, o coalición hostil, controle las aguas entre esas islas y la China continental. De ahí el actual empuje chino hacia el exterior de su periferia, con la ocupación de las Islas Paracel en 1974, las reclamaciones sobre los archipiélagos Spratly y Senkaku/Diaoyu, o la pretensión de

Beijing de reclamar la completa soberanía sobre su Zona Económica Exclusiva (ZEE)², lo que está dando lugar a importantes tensiones con sus vecinos marítimos, con la consecuencia de que las naciones del área están estrechando sus lazos de defensa con los EE.UU.³



El otro desafío se deriva de la necesidad de proteger las rutas del tráfico marítimo que sostienen el comercio marítimo, vital para la continuidad de su desarrollo económico. Las principales derrotas marítimas chinas cruzan la “primera cadena de islas”, hacia el Pacífico Occidental y continúan hacia los EE.UU., principal mercado mundial y el mayor importador de bienes chinos y a través de Panamá hacia el Atlántico. Por otra parte, las importaciones chinas de petróleo de Oriente Medio y materias primas de África tienen que atravesar el Índico y por los Estrechos de Malaca alcanzar el Mar del Sur de la China, la necesidad de controlar esta derrota hace necesario que China proyecte su poder naval también hacia el Índico, donde tiene a su mayor competidor asiático, la India, que se considera a si mismo el hegemon local. También en el Índico se vuelve a encontrar con la Marina americana y sus

² Esta reclamación china ha dado lugar a numerosos incidentes con los EE.UU., entre los que destaca el ocurrido en marzo de 2009 cuando buques pesqueros y científicos chinos acosaron al buque T-AGOS USNS IMPECCABLE, a unas 90 millas de la isla de Hainán.

³ El Wall Street Journal, en su edición del 14 de noviembre de 2010, cita al Primer Ministro japonés, Naoto Kan, resaltando la importancia de la presencia militar de los EE.UU. en Extremo Oriente para mantener la paz y estabilidad, <http://online.wsj.com/>

aliadas occidentales, que despliegan en el área respondiendo a la misma necesidad de dar seguridad a su tráfico marítimo y flujo de recursos energéticos. Una muestra del empuje chino hacia el oeste es el establecimiento de la denominada “cadena de perlas”, un conjunto de instalaciones marítimas cívico militares financiadas por China en las naciones ribereñas del Índico que incluyen Gwadar, en Pakistán, Hambantota, en Sri Lanka, o Sittwe, en Birmania y que pueden ser utilizadas como bases de apoyo y escucha electrónica. Sin embargo controlar las derrotas del tráfico marítimo exige contar con una marina oceánica, en medios y mentalidad, algo que no se consigue de la noche a la mañana.

4. EVOLUCIÓN DE LA ESTRATEGIA NAVAL EN LA CHINA CONTEMPORÁNEA.

Las necesidades de seguridad y defensa de China han evolucionado, desde aquellas derivadas de una defensa fundamentalmente terrestre de un país aislado del mundo, hasta otras resultantes de su creciente condición marítima, suponiendo un profundo cambio de la estrategia marítima y su elevación en las prioridades de la dirigencia política China, algo que se ha reflejado, tanto en las declaraciones de los principales miembros del gobierno y el partido⁴, como en el acceso a partir de 2004 de oficiales de la Marina del Ejército Popular de Liberación (MEPL) a puestos en la Comisión Militar Central. En ese contexto ha sido posible observar una evolución radical del pensamiento estratégico naval, que ha progresado desde un concepto de defensa marítima costera, exclusivamente en apoyo de las operaciones de defensa del territorio del Ejército Popular de Liberación (EPL) que rigió hasta la década de 1980, pasando por una etapa intermedia de defensa costera avanzada, en los mares que rodean la China continental, hasta lo que en la década actual pone las bases para transformar China en un poder marítimo oceánico, capaz de operar en la alta mar en apoyo a su política exterior y defensa de sus líneas de tráfico marítimo. Esta transformación del pensamiento naval supone un cambio mayor, tanto en las capacidades navales del país, como en la importancia del papel que desempeña la MEPL en la estrategia general militar de Beijing.

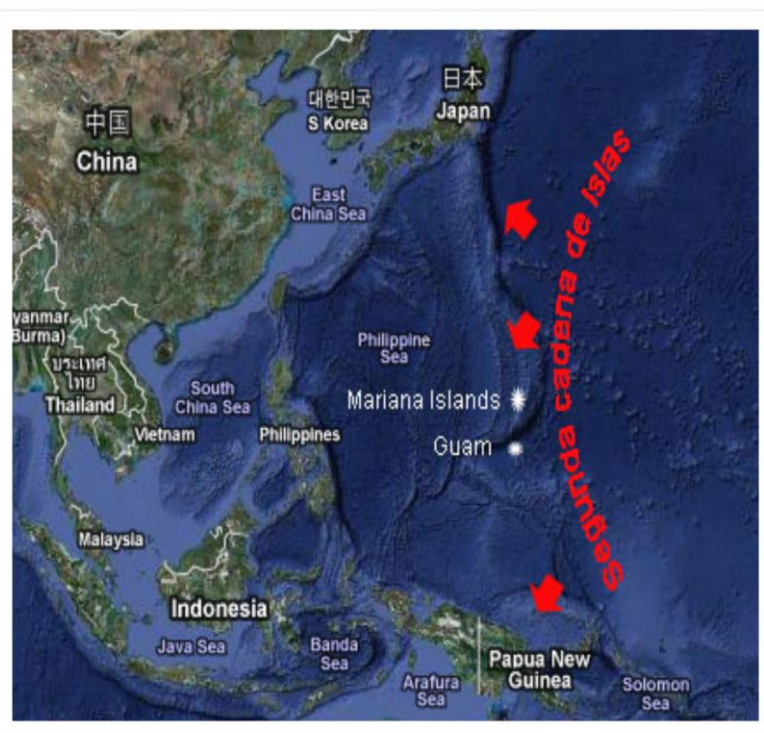
Al llegar Mao al poder en 1949 las prioridades de defensa pasaban por restablecer el poder central y retomar el control de las regiones en la periferia del antiguo Imperio del Centro, ello requería un numeroso ejército territorial, férreamente controlado desde Beijing y cerrar las costas a la influencia extranjera. En este contexto el papel de la MEPL era el de un mero auxiliar del EPL, apoyándolo en su flanco marítimo con los entonces más que reducidos medios navales, principalmente buques de pequeño porte dejados atrás en su retirada hacia Taiwán por las fuerzas nacionalistas. En los años siguientes la MEPL se reforzó con lanchas torpederas y lanza misiles, submarinos costeros, fuerzas de minado y algunos buques mayores, con los que China pretendía defender su mar territorial hasta una línea no mucho más allá de las 12 millas de costa y que constituía la primera línea de defensa de la franja costera, en la que se encuentran las principales concentraciones urbanas e industriales chinas. La estrategia marítima se enfocaba igualmente a la protección de los puntos focales de las derrotas costeras, como el Estrecho de Bohai, que abre Beijing y su área industrial al Mar Amarillo. La siguiente etapa en la evolución de la estrategia marítima china comienza en la década de 1980 y proponía la defensa activa en los mares cercanos, para permitir que la

⁴ Li, Nan (2010) 'Scanning the Horizon for New Historical Missions', USNI Proceedings, April 2010.

MEPL operase en los mares próximos, negando su control a posibles adversarios hasta unas 200 millas de costa. El foco de la estrategia de defensa activa estaba en conseguir el control sobre el estrecho de Taiwán, que permitiese llevar a cabo una operación para recuperar la isla, algo que se complicaba por el apoyo de los EE.UU. a Taipei⁵ y que requería medios más capaces y un cambio en los conceptos operativos, transformación que fue impulsada por Liu Huaqing, cabeza de la MEPL desde 1982 a 1988, quien consiguió que la MEPL se apartase de la idea de ser una fuerza auxiliar del EPL6.

La última etapa en la evolución del pensamiento naval chino comienza hace menos de una década y conduce a una MEPL con capacidades oceánicas para operar en el Pacífico Occidental y el Índico, proyectando su poder naval en apoyo de la política internacional de Beijing y para proteger el tráfico marítimo en ambos océanos. Esta nueva concepción estratégica adoptada al más alto nivel⁷, también establece la necesidad de controlar las aguas al oeste de la llamada “segunda cadena de islas”, que se extiende desde el Japón

hacia el sudeste, incluyendo las islas Marianas y Guam y continuando hacia el sur hasta Nueva Guinea. Esto supone un cambio mayor tanto en la mentalidad estratégica y requerirá la incorporación a la MEPL de medios aeronavales como grupos de portaviones y anfibios con capacidad de ser reaprovisionados en la mar, submarinos nucleares avanzados y sistemas de información e inteligencia basados en infraestructura espacial. Todo ello no se consigue de un día para otro y menos aún cuando se carece de una tradición naval que proporcione el conocimiento y



la experiencia necesaria, algo de lo que la MEPL carece en muchas áreas como la aviación embarcada, la guerra antisubmarina o el aprovisionamiento en la mar. Mientras tanto la estrategia naval china requiere la puesta en práctica de conceptos de operaciones que permitan a la MEPL ejercer el control negativo de la mar en las áreas de mayor importancia estratégica para China.

⁵ La relaciones entre EE.UU. y Taiwán, en ausencia de reconocimiento diplomático formal, están reguladas por la “The Taiwan Relations Act (TRA)” de 1979, que establece que los EE.UU. deben mantener la capacidad para resistir un cambio forzado del status de Taiwan.

⁶ 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

⁷ Ibid 3.

5. EL DESARROLLO Y LAS CAPACIDADES DE LA FUERZA NAVAL CHINA.

La MEPL en la actualidad dispone de unos medios más numerosos y algunos muy modernos, que dotan un total de unos 250.000 hombres⁸ y que se organizan en tres flotas principales, la Flota del Norte, con su Cuartel General en Qingdao, en el Mar Amarillo y que concentra la mayor parte de los submarinos nucleares; la Flota del Este, con su Cuartel General en Shanghai y supuestamente encargada de una hipotética operación en Taiwán y por último; la Flota del Sur, con su Cuartel General en Zhanjiang y una importante base en la isla de Hainan que acoge a los buques más modernos de su fuerza submarina. La fuerza naval incluye unos 70 destructores y fragatas, algunos de diseño muy moderno como los nuevos tipos 51C y 52B/C, LUZHOU y LUYANG I/II. Aunque la principal fuerza de combate es la submarina con unos 70 buques, de los cuales 8 son nucleares, destacando los SSBN tipo 94, JIN que remplazarán a los más antiguos del tipo 92, XIA y los SSN tipo 93, SHANG de los que hay 2 en servicio y que evolucionarán al más avanzado tipo 95, del que se construirían entre 2 y 5 barcos⁹. Entre los submarinos convencionales citar el programa tipo 41, YUAN, que incluye 4 submarinos, que se añaden a los 12 SSK clase KILO de origen ruso. Además la MEPL cuenta con unas fuerzas de defensa costera de unos 300 buques menores distribuidos entre las tres flotas, unos 27 buques anfibios, casi todos LST de tipos algo anticuados y una flota de apoyo de 21 buques entre los que cabe destacar 5 petroleros de flota. También dependen de la MEPL las fuerzas de infantería de marina, 10.000 hombres organizados en dos brigadas y asignadas a la Flota del Sur y la fuerza aeronaval compuesta por unos 300 aparatos de ataque, bombardeo, guerra electrónica, patrulla marítima y transporte que se organizan en 8 divisiones aéreas y un grupo de helicópteros que se distribuyen entre las tres flotas.

Los planes de la MEPL para convertirse en una verdadera marina oceánica con capacidad de proyección pasarían por la adquisición de portaviones y el desarrollo de una capacidad anfibia significativa. Los líderes navales chinos han mencionado la posibilidad de un futuro programa para la construcción de portaviones autóctonos¹⁰, del que existe escasa información, pero que algunas fuentes¹¹ cifran entre 2 y 4 unidades que entrarían en servicio después de 2020. Mientras tanto la MEPL intentaría obtener la experiencia necesaria con la puesta en servicio del ex portaviones soviético VARYAG¹², adquirido en 1998 por un empresario chino a Ucrania y que desde 2005 experimenta un proceso de reconstrucción en los astilleros de Dalian, posiblemente para transformarlo en una plataforma de adiestramiento/transición. Como parte del esfuerzo de experimentación el Instituto Tecnológico de Diseño Naval de Wuhan ha construido, en el aeródromo de Yangliang, una impresionante réplica de la cubierta de vuelo y superestructura del buque, sobre la que se llevan a cabo ensayos con aeronaves reales, entre las que podría estar el J-11B, una versión china del Sukhoi Su-27 ruso apta para operar desde portaviones. En lo que se refiere a los

⁸ Fuente, (2010) 'Chapter Eight: East Asia and Australasia', The Military Balance, 110: 1, 377 — 440, IISS, London 2010.

⁹ Según Jane's Fighting Ships, IHS Global Limited, 2010.

¹⁰ DoD Annual Report to Congress "Military and Security Developments Involving the PRC", 2010, pag.48, citando declaraciones del jefe de la MEPL, almirante Wu Shengli.

¹¹ Ibid 8.

¹² El VARYAG, según Jane's Fighting Ships, podría haber sido renombrado como SHI LANG, en honor del jefe de la flota manchú del siglo XVII de ese nombre, que en 1681 expulsó a los holandeses de Taiwán, incorporándola al imperio chino.

programas de buques anfibios la MEPL ha desarrollado un programa de construcción de una LPD, tipo 071, un buque de unas 17.000 toneladas de desplazamiento, casi tres veces mayores que las LST actualmente en servicio y capaz de transportar un batallón de infantería de marina y unos 15 a 20 vehículos anfibios acorazados, además de una unidad de helicópteros, este buque, el KUNLUNSHAN, entró en servicio en 2007. Actualmente está en construcción el segundo buque de la serie, que podría alcanzar las cuatro unidades¹³.

Como se ve, una flota formidable en la escala europea, pero todavía muy lejos de igualar a las capacidades que puede desplegar la Marina americana y que por el momento hace imposible para Beijing sostener un desafío naval en condiciones de igualdad con Washington, o incluso con el mismo Japón, cuya marina es considerada como la segunda del mundo. Ello hace necesario que la MEPL trabaje con un concepto de operaciones basado en la negación del control del mar a posibles adversarios en las aguas interiores de la “primera cadena de islas”, condición esencial en el hipotético caso de un asalto anfibio de Taiwán. La implementación de ese concepto de control negativo del mar fuerza a la adopción de estrategias anti acceso que requieren la utilización de medios asimétricos, que van desde los sistemas de armas más avanzados, como misiles anti buque supersónicos, hasta el empleo de actores no estatales interpuestos, como ya viene haciendo con el uso de su flota pesquera y agencias no militares en los contenciosos marítimos en el Mar de la China. De los programas de armamento que apoyan la estrategia anti acceso citar el desarrollo del misil balístico de medio alcance DF-21D, específicamente diseñado para atacar blancos navales móviles y con el que la MEPL trata de conseguir un arma que sea capaz de penetrar la defensa aérea de los grupos de combate de portaviones americanos desplegados al oeste de la “segunda cadena de islas”¹⁴. También parte de la aproximación asimétrica china es el desarrollo de una creciente y moderna flota submarina, que además cuenta con la ventaja del actual bajo grado de preparación para la guerra antisubmarina de las marinas occidentales, incluida la americana, algo derivado del escenario operativo de las últimas décadas.

6. CONCLUSIONES: CONSECUENCIAS DE LA EXPANSIÓN NAVAL CHINA.

La MEPL está en medio de un proceso de transformación conceptual y de capacidades, en apoyo de las ambiciones marítimas de China, que tiene por objeto resolver los dos principales desafíos de Beijing en el ámbito marítimo. El primero es el control del “buffer” marítimo, los mares Amarillo y del Este y del Sur de la China, que está resultando en la principal causa de conflictos en el espacio marítimo de Extremo Oriente y provocando la desconfianza de los vecinos de Beijing. Como consecuencia esas naciones están reforzando sus vínculos de defensa con los EE.UU. e incrementando los programas de construcción naval en la región, algo que puede desembocar en una carrera de armamentos navales. Además, el principal problema estratégico chino para consolidar su “buffer” marítimo sigue siendo el control del Estrecho de Formosa, algo que todavía tiene pendiente de resolver, pese al incremento de sus capacidades navales y que sigue representando la principal debilidad en la defensa de China.

¹³ Fuente Jane’s Defence Procurement – Military Ships Programmes, IHS Global Limited, 2010.

¹⁴ Report to Congress of the U.S.-China Economic and Security Commission, November 2010, pag.86

El segundo reto pasa por conseguir el control naval de las aguas del Índico y Pacífico Oeste, es ahí donde China se encontrará con tres competidores principales, Japón, la India y nuevamente con los EE.UU. El conflicto con Japón se derivará de la superposición de intereses estratégicos, tanto en el Mar de la China, como en las aguas alrededor del archipiélago japonés y sus accesos, que Japón necesita controlar por la misma razón que China, asegurar su comercio marítimo, del que Japón es aún más dependiente. Con la India la competición se producirá al penetrar la MEPL en el Índico, un océano en el que Nueva Delhi necesita expandir su poder naval para disuadir y controlar la penetración de adversarios hacia el sub continente indio, China es precisamente el principal competidor continental de la India, con el que además mantiene una importante disputa fronteriza por el control del estado de Arunachal Pradesh.

Mención aparte merece el choque de intereses con los EE.UU., algo que ya ocurre desde hace décadas en el Mar de la China y que se extenderá al Pacífico Occidental. En el Mar de la China los EE.UU. apoyan a los estados ribereños frente a las reclamaciones territoriales de Beijing, continúan siendo el principal garante del status de Taiwán y tienen el mayor interés en mantener la libertad de tránsito por las aguas de la ZEE china, por lo que la tensión en el área se mantendrá. Además la expansión oceánica de China choca con los imperativos estratégicos de los EE.UU., que pasan por mantener el control de los océanos para proteger el comercio global y los accesos marítimos a Norte América. En consecuencia los EE.UU. ciertamente responderán a la presencia de una MEPL emergente en aguas oceánicas, posiblemente con el incremento de la presencia naval en Asia y la contención de China, mediante el reforzamiento de las alianzas de defensa con las potencias marítimas de la región de Asia Pacífico, fundamentalmente Australia, Japón y la India con las que ya mantienen importantes vínculos estratégicos.

Finalmente, la expansión marítima china ya está desplazando el centro de gravedad marítimo internacional, del Atlántico donde se ha localizado en los últimos 500 años, al Extremo Oriente y Pacífico, consecuencia del inexorable declive de las potencias marítimas europeas, pero eso es otra historia.

Alejandro Mackinlay Ferreirós¹⁵
Capitán de Navío

¹⁵ 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.