

PROYECCIÓN GEOESTRATÉGICA DE LA MARINA CHINA

Ángel GÓMEZ DE ÁGREDA
Teniente coronel DEM del Ejército del Aire



L *Varyag* fue un crucero ruso de primeros del siglo pasado fabricado en los astilleros de Filadelfia, en la desembocadura del Delaware, con un desplazamiento de 6.500 toneladas. Hundido durante la Guerra ruso-japonesa, fue posteriormente reflotado y pasó por diversas vicisitudes hasta que sus últimos restos se hundieron en 1925. Sesenta años después, el 6 de diciembre de 1985, se colocaba la quilla de un segundo *Varyag*. Inicialmente bautizado *Riga*, se trataba del segundo ejemplar de la serie de portaaviones *Kremlin*, de los que el primero es el *Almirante Kusnetzov*, por cuyo nombre suele conocerse a la serie completa. Botado tres años después, fue rebautizado en 1990 en honor del famoso crucero.

La caída del Muro de Berlín y el posterior colapso de la Unión Soviética paralizaron, dos años más tarde, la construcción del buque. Con toda su estructura completa y a falta de los sistemas electrónicos y de combate, el *Varyag* pasó a ser propiedad de la recientemente independizada Ucrania. La situación económica de los países ex soviéticos de principios de los noventa impidió que finalizasen las obras y, en su lugar, el barco perdió motores, timón y otros elementos de los que ya había sido dotado.

Puesto a la venta, la Armada del Ejército Liberación Popular (PLAN) china se interesó por su adquisición sin llegar a un acuerdo. Fue finalmente una compañía de Hong Kong, con fuertes vínculos con el Ministerio de Defensa chino, la que lo adquirió por 20 millones de dólares en 2000. Tras una azarosa travesía desde el mar Negro al mar de la China (que costó otros diez millones de dólares), el portaaviones pasó a ser propiedad de la PLAN.

Se especula con la posibilidad de que China utilice el barco como plataforma de entrenamiento de sus futuras dotaciones en tanto desarrolla sus propios modelos. No obstante, el precio pagado y el tiempo invertido sugieren que podría llegar a entrar en servicio como primer portaaviones chino. Las consideraciones geopolíticas y la evidente carrera armamentística naval asiática apuntan también a que está destinado a ser el contrapunto del *Almirante*



Varyag. Google Maps.

Gorshkov que Rusia está modernizando para la Marina de la India. El *Varyag* moderno desplaza 65.000 toneladas a plena carga y tiene 1.000 pies de eslora. Desde hace un año ha vuelto a cambiar de nombre para adoptar el del general chino que conquistó Taiwan en 1681, *Shi Lang*.

El contexto geoestratégico

La carrera armamentística naval que se vive en Asia es consecuencia de una serie de acontecimientos que pueden ser determinantes en el devenir de las próximas décadas. Por un lado, está la consolidación de China como una potencia económica de primer nivel basada en la producción y la exportación y apoyada en una tasa de cambio del *yuan renminbi* que favorece claramente su política. Por otro lado, derivado de lo anterior, la búsqueda incesante de recursos energéticos y minerales en los que sustentar esos niveles productivos y de crecimiento del Producto Interior. Esta necesidad de recursos ha llevado a China a establecer relaciones comerciales con la mayor parte de los países capaces de proporcionarlos con relativa independencia de su filiación política. En tercer lugar, la política de alianzas y asociaciones que ha seguido China en su fachada continental le ha asegurado una relativa tranquilidad en dicho flan-

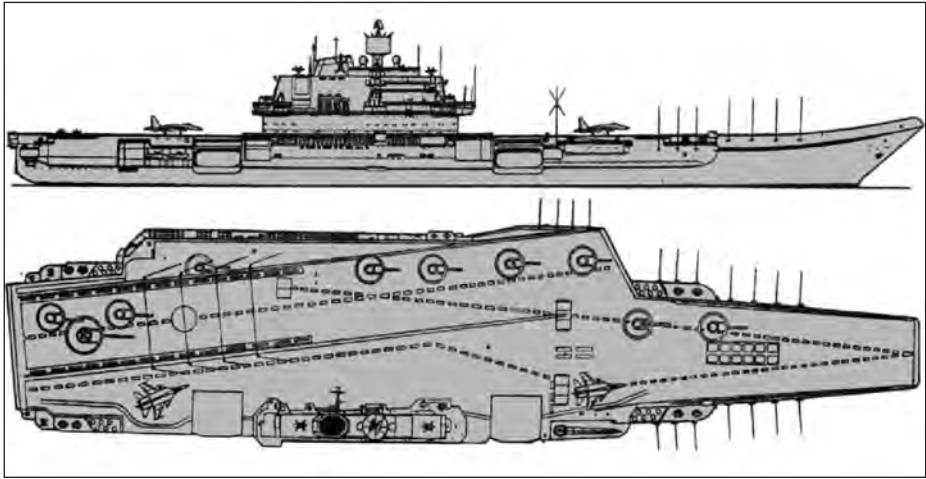
co, si bien no le garantiza el acceso a todos los recursos que necesita. Finalmente, la ampliación del ámbito de actuación de la diplomacia y el comercio chino le han puesto en contacto con nuevos y viejos rivales que amenazan o están en posición de amenazar su evolución futura.

La República Popular China se ha convertido en el mayor consumidor mundial de aluminio, cobre, plomo, níquel, zinc, hierro y estaño. En diez años ha pasado del 10 al 25 por 100 del consumo mundial de metales. Sus importaciones de petróleo, del que es el segundo consumidor mundial, y de gas se incrementan a un ritmo casi exponencial y la práctica totalidad de su política exterior está encaminada a satisfacer estas necesidades de su industria.

La geografía del país impone sus condiciones en la búsqueda de los recursos necesarios. Si bien los recursos propios del país son considerables, China se ha visto obligada a importar de sus vecinos buena parte de las materias primas y, sobre todo, de la energía. Para ello, ha establecido una serie de



China Military; IISS (International Institute of Strategic Studies).



Portaaviones clase *Kremlin*.

acuerdos con los países productores de Asia Central y Rusia con los que ya compartía asociación en la Organización de Cooperación de Shanghai (SCO). Desde Rusia y desde Turkmenistán llegan cientos de miles de barriles de petróleo y millones de metros cúbicos de gas a través de oleoductos y gasoductos construidos, en muchas ocasiones, con capital y por empresas chinas. Sin embargo, la sed china de hidrocarburos no puede saciarse sólo de las fuentes anteriores. Motivos de seguridad y de capacidad obligan a diversificar la procedencia de los combustibles. Irán, Angola, Arabia Saudí, Sudán y otros países de Asia y África complementan, entre otros, el suministro. Los petroleros chinos surcan cada día las peligrosas aguas y los estrechos del Índico para abastecer las refinerías y las fábricas del país.

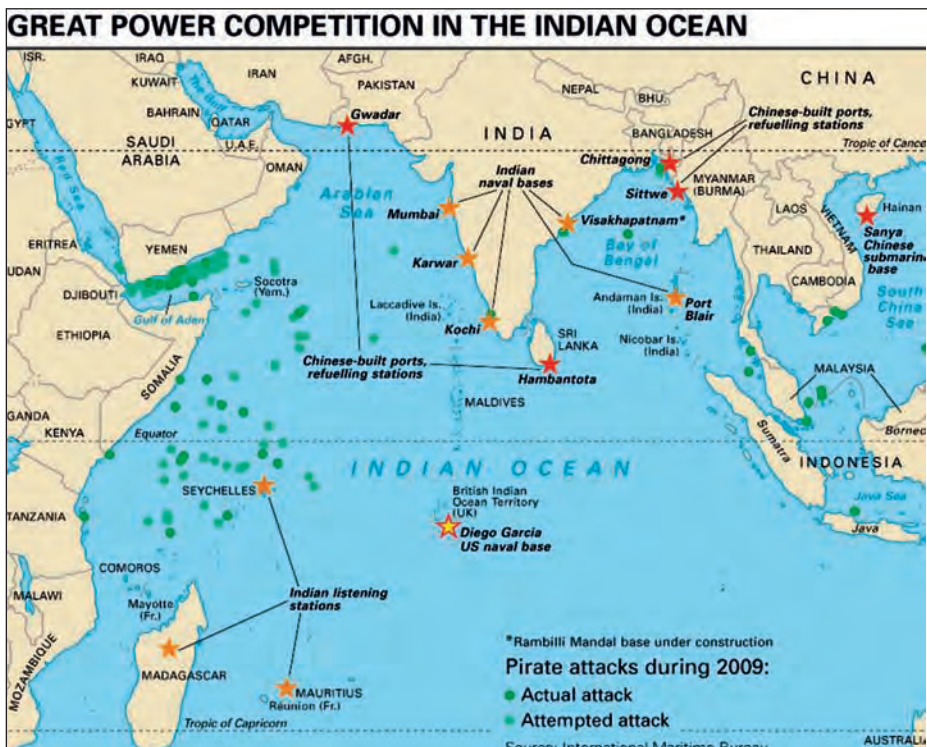
Con la vista puesta en minimizar los riesgos a este tránsito, China ha dispuesto el llamado «Collar de Perlas» (*String of Pearls*). Se trata de una serie de instalaciones portuarias de apoyo logístico estratégicamente situadas a lo largo de la ruta que recorren sus buques mercantes. Desde Port Sudán, atravesando el estrecho de Ormuz bajo escolta de los destructores chinos, los cargueros tienen bases dispuestas a acogerles en Bandar Abbas (Irán, a la salida del golfo Pérsico), en Gwadar (Paquistán), Maldivas, Sri Lanka y Sittwe (Mianmar) antes de llegar a Hong Kong.

En cualquier caso, para China, la protección de su tráfico marítimo en el mar del Sur de China y en el Índico seguirá siendo una prioridad con independencia de la construcción de estos proyectos. El océano Índico es, para el Imperio del centro, un mar hostil dominado por la Flota norteamericana (y por

la Base Aérea de Diego García) y a las puertas de su más probable rival, India. El desarrollo de una flota de altura capaz de ejercer un cierto control sobre las rutas de sus mercantes y de proyectar su poder en el océano Índico se ha convertido en una necesidad para el Partido Comunista Chino (PCCh).

El segundo reto que afronta la Plan es la defensa del flanco marítimo del país. China tiene más de 9.000 millas de costa en mares templados y cálidos. Mientras que las amenazas tierra adentro se limitan a problemas de estabilidad interna en las provincias de Xinjiang y Tíbet y a disputas fronterizas con India poco susceptibles de escalar entre estados con capacidad nuclear, los conflictos potenciales que se presentan por el flanco marítimo son mucho más numerosos.

De un lado, como principal asunto de la política china, está el contencioso de Taiwan —que el general McArthur denominó como «portaaviones insubmersible»—. De menor trascendencia, pero potencialmente conflictivas, son las disputas con Japón respecto a las islas Diaoyu/Senkaku y con Vietnam y Filipinas respecto a las Spratly .



- Piracy; IMB (International Maritime Bureau).

Taiwan constituye una prueba de la fiabilidad de los Estados Unidos como aliado para muchas naciones. El anuncio de la venta de armamento a la isla por valor de 6.400 millones de dólares ha supuesto, sin embargo, un paso atrás en las relaciones que el presidente Obama está intentando potenciar con el presidente Hu Jintao. Desde el punto de vista geoestratégico, la unión de ambas chinas supondría un salto de calidad extraordinario para la potencia asiática.

La Marina china ha identificado en su doctrina lo que llama la «primera cadena de islas», que vendrían a definir el bloqueo a que China se siente sometida por los Estados Unidos: la península de Corea, las Kuriles, Japón, Taiwan, Filipinas, Indonesia y Australia. Esta forma de pensar es vista desde Estados Unidos como el reflejo de la mentalidad «terrestre» de la que todavía se denomina «Marina del Ejército», exportando al medio marino la idea de las líneas defensivas propias de tierra. Una «segunda cadena de islas» vendría definida por territorios norteamericanos o afines más alejados, como la isla de Guam o las Marianas.

El desarrollo de la flota submarina china, que en quince años podría ser mayor que la norteamericana, pretende adquirir la capacidad de negar el uso de zonas vitales a potenciales rivales. La construcción en el extremo sur de la isla de Hainán de una gran base naval con capacidad para albergar en refugios subterráneos hasta veinte submarinos persigue el mismo objetivo.

Conclusión

El Índico —y muy concretamente sus estrechos de acceso— se ha convertido desde hace años en lugar de tránsito de buena parte de la energía que abastece a las industrias de todo el mundo. La necesidad de proteger sus rutas de suministro y las derivadas de sus pretensiones como potencia global han llevado a China a desarrollar un ambicioso programa naval que potenciará, en los próximos años, la capacidad de su flota. India, Corea, Japón y otros países de la zona están respondiendo a este desarrollo y uniéndose a la carrera de armamentos naval. El más visible de los proyectos chinos es un portaaviones de 65.000 toneladas de desplazamiento y origen soviético que lleva el nombre del general que conquistó Taiwan en el siglo XVII, el *Shi Lang*.

