



CHINA: SU HEGEMONÍA ECONÓMICA Y PRONTO TAMBIÉN NAVAL

Manuel TRIGO CHACÓN
Catedrático de Universidad (RR)

Introducción



N los más diversos análisis geopolíticos actuales se considera a China como la segunda potencia económica mundial, y en breve como la primera. Para mantener y alcanzar esa consideración tiene necesidad de una Marina fuerte que sea garantía y protección de sus intereses. Para ello se ha propuesto llevar a cabo un alto nivel de modernización de la Armada, proyectando aplicar una tecnología naval avanzada en la construcción de navíos y portaAviones, como ha hecho recientemente con el *Varyag*.

China es el país más poblado del mundo, la segunda mayor economía mundial, y uno de los países más extensos de la zona del



El *Liaoning* en obras. (Foto: archivo RGM).

Pacífico. Su desarrollo puede decirse que es de lo más moderno, ya que solo en las tres últimas décadas el país ha tenido un impulso espectacular. En este tiempo ha intentado pasar a un desarrollo económico acelerado, lo que le obliga a proteger sus intereses en alta mar, ya que como gran potencia comercial es hoy día el mayor exportador del mundo y al mismo tiempo tiene que importar el 70 por 100 del mineral de hierro y otras muchas materias primas, entre las que hay que destacar el petróleo, cuyas necesidades se incrementan constantemente.

Hay que destacar también el asentamiento de población china en África, en América Hispana y en todas las grandes capitales del mundo. La seguridad y la protección de sus inversiones, de las rutas de navegación y de los asentamientos de población china son muy importantes para su economía y de ahí la imperiosa necesidad de una Armada fuerte. Se pretende como primer paso nada menos que la hegemonía naval en el océano Pacífico e incluso en el Índico, desplazando a Estados Unidos, aunque hoy por hoy resulte increíble que pueda llegar a superar a la US Navy.

La edición de 2013 del *Military Balance*, publicado en Londres por el International Institute for Strategic Studies (IISS), nos muestra una convergencia en gastos de defensa con Estados Unidos para 2023 (1). El estudio se basa en el gasto militar de China desde 2001, con un incremento anual del 15,6 por 100, y en los recortes en el presupuesto de defensa americano, que todavía supera en más de cuatro veces a su rival asiático.

Siendo más realistas, el incremento del presupuesto de defensa total de China en 2012 fue la cifra más modesta, un 10,7 por 100, lo que significa una convergencia con Estados Unidos para 2032. Una parte cada vez más importante del gasto de defensa de China está dirigido a la modernización de su Armada, mientras se reduce su sobredimensionado ejército.

Sin embargo, todo parece indicar que al menos en la próxima década habrá un tibio entendimiento entre Estados Unidos y China. Así lo refleja la aceptación de la Armada china a participar en los ejercicios navales internacionales de 2014, en el Pacífico, organizados por Norteamérica.

En este ensayo trataremos de analizar brevemente la proclamación de la República Popular de China el 1 de octubre de 1949, realizada por Mao en la Plaza de Tian'anmen de Pekín; una referencia al proceso después de la muerte de Mao, que tuvo lugar el 9 de septiembre de 1976; su potencial económico y la importante modernización de su Marina.

Semblanza histórica de China y referencia a algunos imperios precedentes

Mucho antes que cualquier otro pueblo, China conoció el poder de la pólvora, la importante industria de la seda, del hilo y de los brocados, de los perfumes, las especias, los cultivos y la administración política y económica. El establecimiento de Marco Polo durante más de veinte años en China, en los albores de la Baja Edad Media, y la importancia que tuvo la ruta de la seda en el comercio entre Oriente y Occidente muestran que China, cerrada en sí misma, procuró conocer los secretos de otros pueblos para aprovecharlos en su beneficio. Fue el mayor feudalismo que ha conocido la historia de la humanidad hasta bien entrado el siglo XX, en que la revolución de Mao arrasó con sus más profundas tradiciones.

Es necesario reconocer que China nunca diseñó a lo largo de su historia una estrategia para ampliar sus dominios territoriales, y hasta el siglo XX puede decirse que no intervino en guerras fuera de sus fronteras. Corea y Nepal son sus más recientes intervenciones militares. Hasta la etapa contemporánea del siglo XXI no se aprecia en la actual República Popular China la

(1) *The Military Balance*, International Institute for Strategic Studies (IISS), Londres 2013.

idea de imperio como lo hubo en otras épocas. Ello se ha debido en parte a que nunca ha sido una potencia naval, y es un principio reconocido que no puede sustentarse un imperio hegemónico sin una supremacía de la Marina que tenga el dominio de los mares y océanos.

El Imperio Español

En los inicios del Renacimiento se consolidó la unificación de los reinos en España. La Corona española sentó las bases del Imperio con una legislación, una administración y sobre todo un poderío naval que fue hegemónico a finales del siglo XV, todo el siglo XVI, gran parte del siglo XVII y también del XVIII, con las reformas de la Marina proyectadas por el marqués de la Ensenada y realizadas por Jorge Juan (2).

La unión de este Imperio a la Corona de España se debió a una poderosa y bien organizada Marina, que defendió las rutas de comunicación a través del Atlántico, y posteriormente del Pacífico, con los galeones que unían Acapulco, en México, con Manila, en Filipinas. Pese a todos estos avatares, el Imperio Español se mantuvo hasta 1810 (3), en que la invasión napoleónica y el desmoronamiento de la monarquía borbónica con Carlos IV, y posteriormente con su hijo Fernando VII, el peor rey que ha conocido la Historia de España, originó el contagio revolucionario en América, que culminó, después de casi quince años de sangrientas luchas, en 1824, con la pérdida del Virreinato del Perú.

El Imperio Inglés

El Imperio Inglés históricamente sustituyó al Imperio Español no solo en lo político y económico, sino también en la hegemonía naval. Inglaterra, pese a la pérdida de las importantes colonias de Norteamérica en 1776, reorganizó su Ejército, y sobre todo su Marina, procuró luchar contra cualquier país que le disputase la hegemonía marítima e inició su penetración en Oriente Medio desplazando a los turcos. Conquistó la India, el sudeste asiático y parte de la costa este de África.

(2) TRIGO CHACÓN, Manuel: *Los Estados y las Relaciones Internacionales*, Cap. X. Ed. Visión Libros, Madrid, 2008.

(3) *Ibíd.*, cap. VIII, XII y XVI.

El Imperio USA

Podríamos afirmar que la pretensión de Norteamérica de convertirse en gran potencia tiene sus orígenes en la declaración del presidente Monroe «América para los americanos», que fue la afirmación literal que utilizó. Posteriormente vendría la guerra con España en apoyo de la independencia de Cuba, lo que le permitió tener en propiedad *sine die* la base naval más importante del Caribe, en la península de Guantánamo, en Cuba. A este acto de dominio seguiría la exigencia de la cesión por España de Puerto Rico, de la isla de Guam en el Pacífico y de Filipinas.

Estos hechos demostraron, a finales del siglo XIX, su intención de pasar a ser una gran potencia. Para ello necesitaba bases navales y una potente Marina de Guerra. El paso decisivo para sustituir a Inglaterra sería la tardía intervención en la Primera Guerra Mundial contra la Alemania del káiser. Ello le permitió estar presente en los Tratados de Versalles de 1918 (4). La Sociedad de Naciones, que se constituyó en esas fechas, no contó con la participación de Estados Unidos, que continuó con toda su influencia política y económica en América del Sur.

El dominio naval de los Estados Unidos en el mar se afianzó antes y después de la Segunda Guerra Mundial. Durante esta contienda, envió masivamente convoyes de suministro a Europa, especialmente a Inglaterra. Construyó centenares de barcos de transporte polivalentes del modelo *T-19*, y a mitad del conflicto europeo sufrió el ataque japonés a su principal base en el Pacífico, Pearl Harbor. La potencia naval norteamericana se enfrentó a la japonesa y recuperó, con el apoyo de la Infantería de Marina y el Ejército, la hegemonía naval en el Pacífico tras la rendición incondicional del Japón, firmada en el acorazado *Missouri*. Desde 1945 hasta la actualidad la hegemonía económica de los Estados Unidos en el mundo ha sido indiscutible, y ello gracias al poderío naval que le ha dado su Armada.

En la actualidad, Estados Unidos cuenta con cerca de mil bases militares en todo el mundo y la mayoría de ellas son aeronavales. Ha sabido combinar la tecnología más avanzada, aérea y marítima. Hace más de cien años, en 1911, que Estados Unidos tuvo su primer portaaviones, y hoy día sus diferentes flotas que navegan por los océanos tienen más de una decena de portaaviones de última tecnología, apoyados por toda clase de navíos, lo que le permite mantenerlas operativas durante todo el año. La V Flota del Índico, la VI Flota del Mediterráneo, la VII Flota del Pacífico... tratarán de defender su hegemonía económica, estrechamente ligada a la naval y el dominio de los mares frente a la República Popular China como nueva potencia emergente.

(4) Idem.

China emerge como gran potencia económica

Los sucesivos gobiernos chinos en los últimos sesenta años han sido conscientes de la necesidad de profundas reformas en este inmenso país, que tiene una población que ha ido superando con creces todas las estimaciones, llegando en la actualidad a 1.350 millones de habitantes. Ello incluso habiendo establecido un férreo control de la natalidad, que actualmente está en revisión. Los cambios en la estructura feudal obligan a centrarse en dos periodos fundamentales, desde que Mao, después de vencer las revoluciones internas y los enfrentamientos con el Kuomintang, proclamase el 1 de octubre de 1949 el nacimiento de la República Popular China.

El primer periodo podría comprender veinticinco años, que van desde 1949 hasta 1976, fecha en la que muere Mao. Durante este periodo se producen en China grandes cambios políticos, sociales, económicos y culturales, que constituyeron una segunda revolución. La época de Mao no fue fácil, ya que a lo largo de ella tuvo lugar una profunda reforma agraria y cultural, que se conoció como «el gran salto adelante», al que siguió el periodo de «las cien flores». Poco antes de su muerte, Mao, que también era un poeta, publicó su famoso *Libro Rojo*, que recogía los principios de su revolución cultural. Ello originaría las divergencias chino-soviéticas y la posterior ruptura. La celebración del Tercer Pleno del XI Comité Central del PCCH, que tuvo lugar el 22 de diciembre de 1978, dos años después de la muerte del líder, confirmó a Deng Xiaoping como nuevo máximo dirigente. En dicho pleno se aprobó la propuesta de hacer de China una «potencia hegemónica socialista» para mediados del siglo XXI y para ello se aprobaron las directrices de las «cuatro grandes modernizaciones», que comprendían la agricultura, la industria, la ciencia y la tecnología y la defensa en el más amplio significado del término.

En el segundo periodo tiene lugar el llamado proceso contra la famosa «Banda de los Cuatro», que vino a significar un nuevo cambio muy profundo en el desarrollo económico, social y cultural de China. Durante los últimos treinta y cinco años, China está experimentando un crecimiento económico espectacular, que se ha acelerado en la última década (5). A partir aproximadamente del año 2003, ha empezado a ser considerada como la segunda potencia económica mundial, con posibilidad de alcanzar a Estados Unidos debido al fuerte crecimiento del PIB, que ha llegado en algunos años a ser del 11 por 100. Ello ha sido posible porque después de más de quince años de arduas y trabajosas negociaciones la República Popular China consiguió

(5) MURRAY, Geoffrey: *China, la próxima superpotencia*, Ed. CFAU, Shanghai 2010. SHAMBAUGU, David L.: *La gran China, la próxima superpotencia*, Ed. Oxford University Press, 2011. (Ambos autores desarrollan la misma tesis sobre la hegemonía de China en el presente siglo).

el 11 de diciembre de 2001 el ingreso formal en la Organización Mundial del Comercio (OMC). El Acuerdo de Adhesión fue firmado en la conferencia ministerial de esta organización celebrada en Doha, capital de Qatar.

Las consecuencias de las reformas

La reforma de la propiedad se hizo estableciendo la propiedad de todo el pueblo, la propiedad colectiva y la propiedad individual. Se profundizó en el proceso de reforma agrícola, iniciado en 1978, sustituyendo las comunas por un sistema de producción familiar, lo que originó que a finales de 1989 existiesen en China 70.000 mercados agrícolas libres. En la industria se estableció en 1987 un sistema de responsabilidad de las empresas privatizadas frente al Estado, comprometiéndose a pagar unos importantes impuestos estatales y quedando para las empresas el beneficio extra de producción. En 1980, se promulgaron las primeras leyes sobre inversión extranjera y se crearon las primeras zonas económicas especiales (ZEE), que atrajeron la inversión extranjera mediante la constitución de empresas de capital mixto.

Los profundos cambios introducidos en China, que pasó de ser un país de estructura feudal a tener un poder centralizado, han originado fuertes tensiones. Se han producido unos fuertes movimientos migratorios del campo a las ciudades. Millones de campesinos se han empobrecido y el Gobierno ha llegado a suprimir la libertad de residencia y la emigración del campo a las ciudades. Hoy día una gran masa de trabajadores poco cualificados, que suponen decenas de millones, trabajan en las zonas industriales en unas condiciones absolutamente precarias en las numerosas fábricas textiles y de todo género que han aparecido en China. El trabajo suele ser de doce y catorce horas diarias a cambio de unos salarios ínfimos. Los trabajadores carecen de las mínimas coberturas sociales, como sanidad, desempleo y formación, lo que hace que se hayan producido en los últimos años algunos conatos de huelga, que han sido reprimidos duramente por las autoridades. En la educación el principal problema consiste en las enormes dificultades para lograr la formación básica y profesional de esta ingente masa de población rural, que todavía constituye casi el 40 por 100 del total. Esta falta de salidas es aprovechada por las Fuerzas Armadas para integrar en sus filas a soldados con un bajo coste de mantenimiento. El medio ambiente es otro grave problema del acelerado crecimiento económico y de la falta de planificación y control en el desarrollo de la industria china, lo que está originando un creciente deterioro de las condiciones medioambientales. La contaminación en las grandes poblaciones, como Pekín o Shanghái, supera con creces los máximos permitidos, llegando a ser cinco veces mayor que el nivel establecido en la reducción propuesta por el Protocolo de Kioto. La emisión de gases producidos por la combustión masiva del carbón y de algunas industrias petroquímicas, así como los escapes

de millones de coches y camiones, han contribuido a hacer irrespirable el aire de algunas ciudades.

La utopía del socialismo chino

El desarrollo del capitalismo es un hecho incuestionable en la República Popular China. Al haberse desmantelado las comunas agrícolas y muchas de las empresas colectivas que los campesinos habían creado, se ha originado una concentración de la propiedad agrícola en manos privadas. Lo mismo ha ocurrido con la privatización de gran parte de las empresas estatales, que han originado un enriquecimiento de una capa alta de la población, que se cifra en unas 350.000 personas, que son millonarias en dólares, frente a una masa de población empobrecida que apenas tiene acceso a los productos básicos.

Como ya expuso Yu Ylenlie, miembro de la Academia China de Ciencias Sociales, en la ponencia que presentó en la Universidad de Massachusetts titulada «Marxismo 2000», China ha establecido un socialismo de mercado cuya idea se encontraba ya en el Manifiesto Comunista de Marx y de Engels (6). Así han defendido la existencia de un capitalismo a ultranza, dentro de un régimen comunista centralizado con amplio poder de decisión. Ello ha originado unas desigualdades sociales que han arraigado en la inmensa población china. Lo peculiar de esta nueva sociedad es que en ella existen simultáneamente tres burguesías distintas. En primer lugar, la burguesía burocrática del Estado, donde se integran los miles de miembros del Partido Comunista y todas las personas con rango político, incluida la jerarquía militar, que son unos setenta millones de miembros. En segundo lugar, la nueva burguesía privada china, que tiene en sus manos la mayor parte de la propiedad privada de las empresas industriales, económicas y financieras. Finalmente, la burguesía extranjera, formada por una minoría de directivos de empresas que operan en el país.

La realidad social china es muy compleja y no puede establecerse ninguna comparación con la de otros países. Quizá la mayor diferencia se centra en el sentido de responsabilidad y obligación de trabajar. La mentalidad del obrero chino es de total entrega al trabajo que realiza, considerando que es un bien y una obligación, sacrificando su bienestar y su vida diaria a cambio de la productividad de la empresa. Este sentimiento e ideología no encuentran ninguna equiparación ni paralelismo, salvo en algunos países asiáticos, con la mentalidad occidental. Ello hace que el impulso económico del país sea enorme, teniendo además unas reservas de mano de obra prácticamente inagotables. Estas particularidades de la sociedad china hacen que el sistema socialista sea una utopía, tal como lo vemos en occidente.

(6) TRIGO CHACÓN, Manuel: *op. cit.*, cap. XVII. 2.

La necesidad de una Marina fuerte como garantía de los intereses comerciales

China es hoy día el mayor país en desarrollo, situado en segundo lugar como potencia económica mundial, pero con una base industrial todavía mediocre y tecnologías menos avanzadas que las occidentales. Debido a la prohibición de importación de armamento y de tecnologías de última generación, el país ha tenido que recurrir a su propio esfuerzo y a tratar de mejorar, mediante la aplicación de investigación tecnológica propia, para fabricar misiles y navíos. La realidad actual sin embargo se impone, y hoy China ha llegado a ser una potencia en la construcción naval, que está superando a países vecinos como Japón y Corea del Sur (7).

Ha sido Hu Jintao quien al frente de China declaró su propósito de que la Armada llegase a ser una potencia naval de primer orden, que desafiase la hegemonía USA en el océano Pacífico. La defensa de sus 18.000 km de litoral, más tres millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva y la protección de más de 6.500 islas cercanas a su litoral hicieron afirmar a Hu Jintao que era necesaria una Marina fuerte y moderna para prevenir cualquier violación de su territorio, de su soberanía sobre las islas y de sus intereses comerciales en todo el mundo. Ello incluye la protección de las rutas de navegación, tan necesarias para el comercio, a través de los océanos Pacífico e Índico (8). Estas premisas, y la disposición de China para conseguirlo con un gran esfuerzo financiero y tecnológico, hacen prever un escalonado enfrentamiento con Estados Unidos y su US Navy, que en la actualidad domina con gran superioridad todos los mares y océanos. Para Norteamérica y sus aliados occidentales es indudable que esta ambición china por modernizar su Armada ocasiona recelo hacia el gran país asiático. Se comienza a proclamar la teoría de «la amenaza china», distorsionando la imagen de su ejército, presentándolo con un matiz imperialista frente a la tesis mantenida por China de su naturaleza eminentemente defensiva. Se ha examinado por Estados Unidos y sus aliados occidentales de forma minuciosa el desarrollo de su sistema de defensa, con especial atención en los últimos años a los adelantos en la construcción naval para modernizar su Armada. Si a esto se añaden los frecuentes ejercicios navales, la preocupación aumenta.

(7) XIAOXUAN, Wang: «Una Marina fuerte es garantía de intereses protegidos», Ed. *Diario del Pueblo*, Pekín 2012.

(8) CANCELLARICH, Gabriel A.: *La República Popular China y su necesidad de una Armada oceánica*. Madrid 2011.

El llamado «collar de perlas»

Se ha llegado a afirmar que China está construyendo bases militares en el océano Índico, en algunos países del sudeste asiático, que se ha denominado el «collar de perlas». Se trata en realidad de instalaciones portuarias de ayuda a algunos países de la zona, para fines comerciales, utilizadas al mismo tiempo por la Armada china. Ese intento de control del amplio espacio marítimo del Índico por el Gobierno de Beijing supone solamente el establecimiento de una serie de bases logísticas, estratégicamente situadas a lo largo de la ruta que recorren los mercantes chinos, desde África y el golfo Pérsico hasta Hong Kong. No es un ejercicio de fuerza, alega China, sino simplemente una sucesión de acuerdos de cooperación con países ribereños del Índico para el desarrollo de infraestructuras portuarias que hagan más fácil el tránsito de los petroleros y otros buques de carga a lo largo de una ruta no exenta de peligros.

Nace en Port Sudán, que es el límite de los oleoductos que transportan el crudo, desde los campos petrolíferos en la costa este de África. Para protegerse contra la piratería de estas aguas, especialmente en el golfo de Adén, los buques de carga cuentan con la posibilidad de hacer escala en el importante puerto paquistaní de Gwadar, que fue en parte construido y financiado por China. Su Armada tiene una función todavía marginal de protección en todo este tráfico, pese a la visión de Estados Unidos, que lo interpreta como una intromisión en la zona. Además del puerto paquistaní, hay otras instalaciones marítimas auspiciadas por China, en Hambantota (Sri Lanka) y Chittagong (Myanmar), desde donde se han proyectado oleoductos y gaseoductos que atraviesan estos países hasta llegar al sur de China. Así se podría evitar el cruce de los peligrosos estrechos de Malaca, infestados de piratas, para continuar circunnavegando Indochina y atravesar el mar del Sur de China, hasta llegar a Hong Kong. También está pensada la perforación de un canal en Kra (Tailandia), que evitaría esa circunnavegación.

El interés de China por encontrar las rutas más seguras para su comercio en continua expansión se debe a que, además de la distancia que separa los puertos chinos de sus mercados en la costa este norteamericana y de Europa, trata también de evitar las servidumbres y el coste del paso de sus buques por los canales internacionales, como son Suez y Panamá. Por ello está mostrando gran interés en la evolución del deshielo en el Ártico. La posibilidad de utilizar algún día la Ruta Noroeste a lo largo de la costa septentrional rusa, o bien por el norte de Alaska y Canadá, supondría acortar en un 40 por 100 la distancia que tienen que recorrer sus buques mercantes para llegar a los puertos de destino.

A pesar de no pertenecer al Consejo del Ártico, está analizando cuidadosamente la Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de

1982 (9). Con este objeto, China está desarrollando nuevas tecnologías en sus buques oceanográficos y preparando un importante número de expediciones científicas al Ártico. Todo ello supone un creciente interés por la Marina y por la libertad de tránsito en las aguas internacionales.

Contra esta crítica norteamericana y occidental, China alega que su gasto en defensa es solo del 1,4 por 100 de su PIB. Estimamos que esta cifra, que es dada por las autoridades chinas, no puede ser conocida con exactitud. Frente a esto, Estados Unidos tiene un presupuesto de defensa que alcanza hasta el 4 por 100, es decir, más del doble que China. Otros países como Gran Bretaña, Francia y también Rusia dedican al presupuesto de defensa más de un 2 por 100 de su PIB. En contraste con la potencia económica que en la actualidad supone la República Popular China, que ha desplazado de la escala mundial a la Unión Europea y ocupa el segundo puesto, y que podría disputar en algunos años la hegemonía mundial a Estados Unidos, China afirma que no ha sido parte en ninguna guerra ni conflicto armado desde hace casi un cuarto de siglo, es decir, desde mediados de la década de los ochenta, en contraposición con otros países, como Estados Unidos y sus aliados, que han protagonizado guerras por todo el mundo con el pretexto de la defensa de la democracia.

El futuro hegemónico naval de China

Lo que se está dando en la actualidad es un fuerte enfrentamiento ideológico entre Estados Unidos, sus aliados occidentales y una China comunista y capitalista al mismo tiempo, un posible nuevo poder hegemónico mundial que parece pretender la República Popular China. Se acepta como indiscutible esa posible hegemonía económica, pero muy difícilmente se acepta la naval, es decir, el dominio de los mares, superando a la US Navy. Hoy por hoy resulta casi imposible creer que China, con un único portaaviones en su Armada desde 2011, pueda superar a Estados Unidos, cuyas flotas en los distintos mares y océanos cuentan con centenares de buques de combate y miles de navíos de apoyo. El balance en la actualidad en favor de Estados Unidos parece insuperable. Sin embargo hay que considerar la realidad de los hechos, y evaluar si China, con una mano de obra barata, con un potencial laboral inagotable, con un desarrollo económico y financiero que ha sido espectacular y con una tecnología a veces copiada y a veces propia, podría llegar a construir modernos y avanzados navíos para su Armada que primero igualen y luego superen al potencial naval de Estados Unidos y de sus aliados.

La cultura china es milenaria. Su lenguaje y su escritura, tan difíciles para

(9) TRIGO CHACÓN, Manuel: *Derecho Internacional Marítimo, Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, cap. XI. 4. Ed. UNED, Madrid. 1996.

los occidentales, suponen un constante ejercicio de inteligencia. Si bien es cierto que hay cientos de millones de campesinos chinos con una formación elemental inferior a la de los occidentales, lo cierto es que su disciplina, su espíritu y disposición a favor del trabajo, lo que consideran como un bien, es muy superior a los principios que rigen en la mente occidental. El sindicalismo apenas existe y muy poco las reivindicaciones sociales. Puede afirmarse en definitiva que la vida de cientos de millones de chinos es una dedicación exclusiva al trabajo. La realidad es esa y todo hace pensar que lo mismo que ha ocurrido con la industria textil y con toda clase de productos manufacturados, que se han impuesto en el mundo de forma casi exclusiva, puede también ocurrir en otros sectores industriales mucho más complejos. Así tenemos el ejemplo de la construcción civil, con las nuevas megaciudades, como Shanghái, en las que los rascacielos se construyen en un mes, así como las infraestructuras de comunicación, con puentes, autopistas, ferrocarriles y suburbanos, que causan asombro en el resto del mundo.

En definitiva China está tratando últimamente de modernizar y adaptar su sociedad a su hegemonía económica. Dentro de esa modernización, la Marina de Guerra tiene un protagonismo fundamental (10). Como dijo el presidente Hu Jintao, esa modernización avanzará y se realizará independientemente de la intervención y de la tecnología extranjera. Y añadió que la existencia de una fuerza naval a la altura de su hegemonía económica promoverá una mejor armonía y dominio oceánico que darán mayores garantías para la paz mundial. Ello supondría la aparición de un nuevo imperio, el de la República Popular China, cuyo mantenimiento de ese utópico socialismo de mercado está por ver.

La realidad de la Armada China

Durante tres décadas, desde la época de Mao, el Ejército Popular de Liberación tenía un componente naval que se llamaba la Armada del Ejército Popular de Liberación. Ya Mao Tse-tung, en 1949, con el triunfo de su revolución, afirmó: «Para oponerse a las agresiones imperialistas debemos construir una Armada poderosa». Se creó inmediatamente la Academia Naval, situada en Dalián el 22 de noviembre de 1949. Un año después se reorganizó la Armada China mediante la integración de las Fuerzas Navales Regionales. La dotación inicial de esta incipiente Marina consistió en una serie de barcos y embarcaciones capturadas a las fuerzas del Kuomintang. En 1955, terminada la Guerra de Corea, China tenía más de 2.000 asesores navales soviéticos y comenzó a recibir buques modernos, reorganizando la Armada en tres flotas.

(10) GÓMEZ DE ÁGREGA, Ángel: «Proyección geoestratégica de la Marina china», REVISTA GENERAL DE LA MARINA, diciembre, 2010.

La Flota del Mar del Norte (mar Amarillo), la Flota del Mar del Este (mar de China Oriental) y la Flota del Mar del Sur (mar de la China Meridional). Se preparó por los instructores soviéticos un cuerpo de oficiales, jefes y almirantes, independiente del de las fuerzas terrestres. En estos primeros años la construcción naval recibió una importante asistencia soviética. Inmediatamente comenzaron a copiar esos diseños de construcción sin ayuda, y finalmente pasaron a construir diseños propios.

En la actualidad, con la modernización de su Marina, China cuenta con unos 650 buques de guerra, cifra que es bastante inferior a los 2.300 de la US Navy. Pero hay que considerar que aunque esta diferencia cuantitativa es importante, el potencial de los misiles balísticos chinos, así como la capacidad de fuego de sus buques, rebaja considerablemente la diferencia numérica frente a Estados Unidos. Es necesario reconocer que el salto cualitativo de la Armada China ha sido espectacular, y no solo por los submarinos nucleares que han ido sustituyendo a los submarinos de propulsión diésel, sino también por la construcción de un buen número de fragatas y destructores de última generación.

La primera fragata furtiva, *Tipo 056*, nombre con el que se conoce también a este sigiloso buque, fue entregada a comienzos de marzo de 2013. Con un desplazamiento entre 1,4 y 1,7 toneladas, es y representa una muestra de la nueva generación de navíos que está a punto de fabricarse a gran escala. La característica principal es su baja detección por los radares enemigos y compatibilidad electromagnética. Está especialmente preparada para misiones de escolta y operaciones antisubmarinas, estando dotada de sistemas de misiles y de defensa antiaérea. Construida en los astilleros de la empresa estatal Hudong-Zhonghua, en Shanghai, tiene una dotación muy ajustada de solo 60 hombres y está pensada para ser construida para la exportación.

Hacia 1990 se inició un rápido proceso de modernización de la Armada, con un personal estimado total de 250.000 hombres, que incluía a 35.000 de las fuerzas de defensa costera, más 56.000 del Cuerpo de Marines de la Armada y otros 60.000 de su Fuerza Aérea, que operaban con helicópteros con base en tierra y otros en buques de distintas categorías. En el año 2008, el Gobierno chino sustituyó la denominación de Armada del Ejército Popular de Liberación por el de Armada China, junto con la adopción del prefijo CNS, es decir, Chinese Navy Ship.

El caso específico del primer portaaviones chino, el Varyag

La reconstrucción y modernización del portaaviones *Varyag* es un ejemplo que muestra el interés por la modernización de la Armada. Adquirido a Ucrania, fue originariamente un proyecto soviético, que estuvo abandonado durante varios años en los astilleros. Fue adquirido casi en secreto con destino — se dijo— a ser un casino flotante en Hong Kong. Al parecer se pagó la modesta



Ex-Varyag en aguas turcas. (Foto: archivo RGM).

suma de 20 millones de dólares por el buque abandonado. Los astilleros chinos le dedicaron un gran esfuerzo de varios años, remodelándolo completamente y sometiéndolo a pruebas de ensayo en el mar ocho o diez veces. El Gobierno de Beijing también envió a expertos en geoestrategia naval a Tokio y a Washington para conocer las últimas tecnologías en la construcción de portaaviones. Ha habido cierta expectación entre las armadas de las principales potencias para conocer el final de este primer portaaviones, que con bandera china se rebautizó como *Liaoning*. Las últimas pruebas, con absoluto éxito, se realizaron por tres veces en 2011. La remodelación resultó sorprendentemente eficaz por la combinación de tecnología aeronáutica y naval de ingeniería china, ya que las pruebas del *Varyag* fueron una primera demostración de la modernización de la Armada (11). Con posterioridad a este éxito naval, China anunció que se acogía al llamamiento de Naciones Unidas para, de forma responsable, enviar sus flotas navales a las aguas internacionales en misiones de paz, incluida la lucha contra la piratería y la prestación de ayuda

(11) GADY, Franz-Stefan: «Aircraft Carriers and Chinese Missiles: Time to rethink the US Naval Doctrine». *Huffington Post*, 2011.



Obras a flote del *Liaoning* en Dalián. (Foto: archivo RGM).

humanitaria, como hizo en la guerra de Libia. La integración del *Liaoning* en la Armada china ha supuesto un primer paso en su acelerada modernización. La tecnología aplicada al nuevo portaaviones con misiles ha originado cierta expectación en la Armada de los Estados Unidos, lo que ha motivado el contraataque propagandístico del Pentágono con el anuncio de la construcción de destructores invisibles, que ha sido inmediatamente cuestionada por el almirante chino Zhang Zhaozhong, quien ha puesto en duda esas modernas naves anunciadas por el Pentágono por su coste superior a los 3.000 millones de dólares por unidad, lo que supone todavía un mayor déficit para el presupuesto de defensa norteamericano. Debido a las presiones del Tesoro de los Estados Unidos, los estudios para la construcción de 32 de estas nuevas naves para la Armada lo redujeron finalmente a siete. En la actualidad se ha pasado a tres destructores del tipo *Zumwalt*, de mucho menor coste.

A principios de 2013, la corporación china de construcción naval CSIC anunció por primera vez un programa de desarrollo y construcción de un modelo experimental de reactor atómico para buques de superficie. Si bien China ha construido con éxito submarinos atómicos, es la primera vez que se anuncia un programa de reactores nucleares de superficie, que podría aplicarse a la construcción del primer portaaviones atómico que persigue China y que su propaganda ha hecho que se vea como un gigantesco catamarán. Ello supondría un cambio en la estrategia naval, que ha estado basada en la defensa litoral de la línea costera, así como de la primera cadena de grandes islas cercanas a su territorio, como Japón, Taiwán y Filipinas. China nunca había pensado en la construcción de portaaviones atómicos destinados a mantener en mares lejanos grandes destacamentos navales. Esta nueva estrategia pasaría a ser un importante factor de la hegemonía y del dominio naval, especialmente de los océanos Pacífico e Índico, frente a la US Navy. Toda ello parece ser un proyecto de futuro y resulta difícil creer que la Marina china reciba el primer portaaviones atómico antes de 2020. Estos portaaeronaves en proyecto

estarían preparados para recibir la nueva generación de cazas *J-31*. De ser realidad estos hechos, Estados Unidos posiblemente revisaría su presupuesto destinado al Pentágono, que en la actualidad es de 720.000 millones de dólares. Esta enorme suma destinada a gastos militares es muy superior a los 150.000 millones de dólares en que se calcula el presupuesto militar del régimen de Beijing, que fue incrementado en marzo de 2013 en un 10,7 por 100. La realidad es que se está dando una confrontación en lo económico y en lo militar, y que si bien es cierto que la ventaja de los Estados Unidos es muy grande, la República Popular China parece decidida a cortar de forma acelerada esa distancia. No cabe duda de que tiene medios para hacerlo y lo está demostrando precisamente con la avanzada modernización de su Marina, conjugando la tecnología aeronáutica, como muestra la incorporación del caza *J-20*, de alta tecnología invisible al radar; con la de los submarinos atómicos y de su primer portaaviones, que se ha considerado un gran logro al reconstruirlo íntegramente de un viejo acorazado soviético. En este enfrentamiento tecnológico de la construcción naval, que mantiene China principalmente con Estados Unidos y otros países de la zona, ha sorprendido el anuncio de un proyecto avanzado de portaaviones, que se conocerá como *Número 16*, y que será el primero proyectado y construido enteramente en el país para sus fuer-



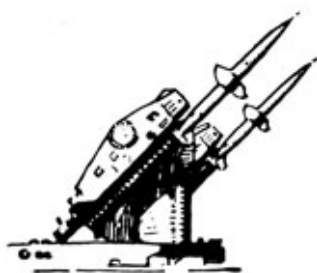
Helicóptero *Superfrelon*. (Foto: archivo RGM).

zas navales. La denominación parece que ha sido en honor del almirante Liu Huaqing, nacido en 1916, padre de la moderna Armada China, Chinese Navy Ship.

Conclusión

La realidad del desafío que aparece en el plano de la geopolítica mundial entre Estados Unidos y China, como futura potencia hegemónica, es que se da un enfrentamiento entre dos sistemas económicos y sociales que tienen pocos puntos de conexión. Estados Unidos y la Casa Blanca tratan de recortar en gran medida el presupuesto de defensa, en contra de la pretensión del Pentágono no solo de mantenerlo, sino de aumentarlo para seguir siendo la potencia hegemónica en lo económico y en lo militar, y muy especialmente naval. Como hemos visto ningún imperio se ha mantenido en el mundo sin el apoyo hegemónico de su marina.

Por el contrario la República Popular China no tiene las limitaciones presupuestarias que pueden darse en Norteamérica. Su potencial capacidad de trabajo es infinitamente superior a la norteamericana. Como siempre ha ocurrido, el poder emergente, el pueblo que aspira a ser hegemónico, absorbe para sí mismo la ciencia y la tecnología que se ha desarrollado en culturas, pueblos y países que anteriormente tuvieron ese dominio. La absorben y la aplican a su propio sistema político, social y económico. Así ocurrió con Grecia, que tomó para sí parte de la cultura egipcia. Roma, lo que le convino de la griega. Los pueblos llamados bárbaros de Europa absorbieron parte de la romanización que llevó a cabo el Imperio Romano en sus territorios. Y así hicieron potencias imperiales posteriores como España, Inglaterra y Estados Unidos. Es indudable que Norteamérica bebió de la cultura europea. Creemos que este es el proceso que seguirá China para intentar convertirse en pocas décadas en el nuevo imperio dominante.



Fragata Almirante Juan de Borbón en aproximación al BAC Patiño. (Foto A. Pintos Pintos).

