

ESTRATEGIA NAVAL EN LA PERIFERIA MARÍTIMA DE ASIA

Alejandro MACKINLAY FERREIRÓS



Hay ocasiones en las que la mayor audacia resulta ser la mayor sabiduría.

Carl von Clausewitz, *De la Guerra*.

La competición por el control del mar



ACE ya un tiempo señalé en un trabajo publicado en esta REVISTA (1) que cuando parecía que los términos «dominio del mar» y «control del mar» habían pasado al «pañol de tierra» del arte naval y su utilidad se limitaba a poco más que una referencia histórica para los cursos de Estado Mayor, sin embargo la evolución del equilibrio internacional durante las dos últimas décadas los había puesto de completa actualidad, devolviéndoles su importancia desde una perspectiva naval, que es de la que se ocupa este trabajo. Hoy en día, la cada vez más evidente competición por el control de extensas áreas marítimas y de las costas e islas que las salpican resulta un elemento determinante de la geopolítica mundial, particularmente en el Extremo Oriente. Una competición que supone un problema complejo y con múltiples facetas por la variedad y el número de actores implicados, entre ellos, las naciones más importantes del mundo, política y económicamente, y la geogra-

(1) Ver como antecedente a este trabajo, MACKINLAY, Alejandro: «Geopolítica y Poder Naval en el siglo XXI», REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre, 2019, disponible en http://www.fn.mdef.es/intranet/ShowProperty?nodePath=/BEARepository/Documentacion/20_documentos_rgm/2019/11/06/archivo.

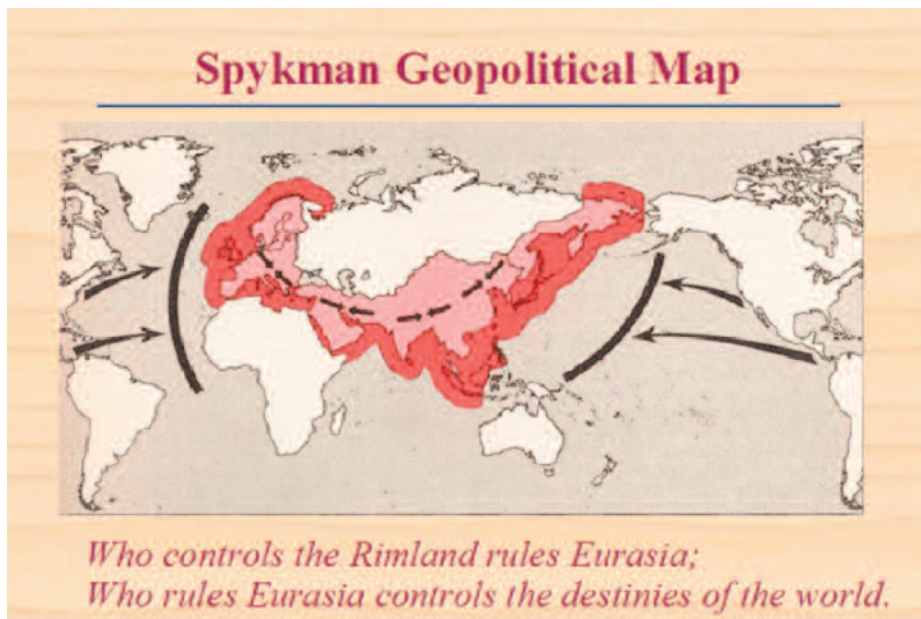


Figura 1. Mapa geopolítico de Spykman.

fía donde se desarrolla, la mitad sudeste del *Rimland* de Spykman (2), (fig. 1). Todo ello conforma un escenario estratégico extraordinariamente atrayente, a la vez que inquietante y peligroso, en el que se adivinan líneas de acción competitivas con objetivos concurrentes, el control de los accesos a Asia marítima, y que esencialmente se oponen. Esas vienen definidas y limitadas por las capacidades de las fuerzas de que disponen los posibles contendientes y de los conceptos operativos para su empleo. Un escenario que, conforme siguen evolucionando las relaciones de poder, es por naturaleza dinámico, con potenciales competidores tratando de limitar sus vulnerabilidades y explotando las oportunidades que brindan las del contrario, dando lugar a cambios en el diseño de las fuerzas y en los planes para su empleo.

Sobre todos esos aspectos tratará este trabajo, continuación del citado artículo publicado en esta REVISTA el pasado noviembre de 2019.

(2) Nicholas Spykman (1893-1943), profesor y geopolítico estadounidense, propuso la Teoría del *Rimland*, contraponiendo, o mejor complementando, la Teoría de la Tierra Corazón (*Heartland*) de Mackinder. Para Spykman, en el *Rimland*, las áreas costeras y litorales de Eurasia, es donde se encuentra la clave para el control de la Isla Global (*World Island*), no en la Tierra Corazón de Mackinder.

Geopolítica de Asia marítima

La situación está definida por la creciente competición por el poder en Asia marítima entre Estados Unidos —la potencia dominante en el *statu quo* de la Posguerra Fría— y China —la potencia emergente—, algo que la historia demuestra que se repite periódicamente y que en los últimos años se ha acelerado con el presidente Trump en el poder, y aún más en los pasados meses a consecuencia de la pandemia de COVID-19 (3). Desde la primera década de este siglo, coincidiendo con los compromisos militares de los Estados Unidos en Oriente Medio y Asia Central, se ha hecho evidente que el crecimiento económico, la presencia internacional y el resurgimiento militar de China están propiciando la transformación del paradigma de seguridad en Asia, un cambio que se extiende desde la periferia marítima china hacia el Pacífico Oeste y el océano Índico. Por el contrario, desde el final de la Segunda Guerra Mundial, los equilibrios de seguridad alrededor de Asia, desde el golfo Pérsico hasta el Pacífico Occidental, se han establecido esencialmente en referencia a la presencia y primacía naval americana en la región. Sin embargo, el crecimiento de las capacidades militares de China en las pasadas décadas, fundamentalmente las aeronavales y de misiles, abre la puerta a una evolución a corto o medio plazo de la arquitectura de seguridad en Asia vigente desde 1945. Un cambio con implicaciones desfavorables para el poder de Estados Unidos en la región, y al que trata de responder desde hace años; así, en 2012 el presidente Obama endosó la estrategia del «pívot» hacia Asia (4), aunque su capacidad de respuesta está limitada por sus todavía importantes obligaciones en Oriente Medio, una crisis política, complicada por la pandemia del COVID-19, que polariza al país, y un palpable sentimiento de cansancio en la opinión pública sobre las intervenciones militares en el exterior (5).

Mientras, China sigue reforzando sus capacidades militares y expandiendo la presencia de sus Fuerzas Armadas, especialmente en los mares del Sur del Este de China y en el Índico, donde ya cuenta en Yibuti con su primera base naval en el extranjero, y ocasionalmente en el Pacífico Occidental. A pesar de las aseveraciones de la dirigencia china sobre que «la política de Beijing es superar el modo (violento) en que otras grandes

(3) G. MCNEIL, Donald Jr., y JACOBS, Andrew: «Blaming China for Pandemic. Trump Says US Will Leave the W. H. O.», *The New York Times*, 29/05/2020, disponible en <https://www.nytimes.com/2020/05/29/health/virus-who.html>, acceso 12/08/2020.

(4) US Department of Defense Strategic Guidance, *Sustaining US Global Leadership: Priorities for the 21.st Century Defense*, Washington, 05/01/2012, p. 2.

(5) LITT, David: «The Coronavirus Crisis in the US is a Failure of Democracy», *Time* 20/05/2020, disponible en <https://time.com/5839195/coronavirus-democracy-failure/>, acceso 12/08/2020.



Figura 2. Reclamaciones superpuestas en el mar Meridional de China.

potencias han emergido» (6), la realidad es que su expansión naval tiene un importantísimo impacto en la geopolítica de Asia; y precisamente en el centro del escenario asiático se encuentran los mares Este y Meridional de China que, con el de Japón, conforman el Mediterráneo asiático. Mares contenidos por estados insulares —con varios de los cuales China tiene importantes contenciosos abiertos (7) (fig. 2)—, por los que accede a las aguas abiertas del Pacífico y del Índico. Tal como señala Kagan, «poder es la capacidad de conseguir que otros hagan lo que tú quieres y evitar que hagan lo que no quieres» (8). Así, China está forzando a sus vecinos marí-

timos a aceptar, mediante una política de hechos consumados basada en su poder militar, sus exigencias en la región. Mediante estas, persigue el retorno a la tradicional visión de «armonía universal», con una China en el centro, a la que su periferia rinde obediencia, capaz de defenderse de las penetraciones del exterior y ahora también de aquellas provenientes de la mar, que causaron más de 100 años de caos y humillación a la nación.

China por primera vez en la historia, más allá del mito de Zheng He (9), se está transformando en una potencia naval, y ya posee la segunda marina del

(6) BIJIAN, Zheng: «China's "Peaceful Rise" to Great-Power Status», *Foreign Affairs* 84, núm. 5, 10/09/2005, p. 22.

(7) Las disputas en el mar Sur de China enfrentan a Beijing con Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunéi y Taiwán, considerada por China como un territorio rebelde, mientras en el mar Este mantiene un contencioso con Japón por la soberanía del archipiélago de Senkaku/Diaoyu (fig. 2).

(8) KAGAN, Robert: *The Return of History and the End of Dreams*, London: Atlantic Press, 2008, p. 15.

(9) Zheng He fue un eunuco de la corte imperial Ming, que en el siglo xv realizó siete grandes expediciones comerciales, durante las cuales atravesó el Índico, llegando a visitar África Oriental. Los viajes e historia de Zheng están siendo incorporados a la mitología naval china

mundo en capacidades y la primera en número de buques (10). Sin embargo, la totalidad de su litoral se encuentra rodeado de naciones marítimas que ven con enorme preocupación su expansión naval y se están dotando de marinas formidables. Japón o Corea del Sur disponen de un número de fragatas y destructores con excelentes capacidades de combate, muy superiores a las de cualquier marina europea. Además, ambos países en los últimos años han puesto en servicio buques anfibios multipropósito y portaaviones que cada vez más parecen responder a misiones de control del mar (11). Más allá de Malaca, en la denominada región del océano Índico (fig. 3), la India trata de establecer su preponderancia naval. Sin embargo, y además de encontrar importantes dificultades para el desarrollo de su programa naval (12), China ya se ha hecho presente para «permanecer, actuar y ser tenida en cuenta» (13) a través de intereses comerciales —la famosa «cadena



Figura. 3. Región del océano Índico.

como referente de una improbable tradición naval. Ver YOSHIHARA, Toshi, y HOLMES, James R.: *Red Star over the Pacific*, Naval Institute Press, Annapolis, 2010, pp. 161-168.

(10) A finales de 2018 China disponía de 59 submarinos, 82 buques principales de combate de superficie, entre ellos un portaviones, 209 corbetas y patrulleros armadas, 54 buques de guerra de minas, 55 anfibios y 148 logísticos y de apoyo. «Chapter Six: Asia», *The Military Balance*, 120:1, pp. 220-323, 2020, disponible en <https://doi.org/10.1080/04597222.2020.1707967>.

(11) Por ejemplo, las clases japonesas *Izumo* y *Hyūga*, clasificados como destructores portahelicópteros, pero con capacidad para aeronaves VSTOL, y la coreana *Dokdo*, también capaz de desplegar VSTOL.

(12) RAJAGOPALAN, Rajeswari Pillai: «The Trouble with India's Slow Naval Buildup», *The Diplomat*, 04/10/2019, disponible en <https://thediplomat.com/2019/10/the-trouble-with-indias-slow-naval-buildup/>, acceso 14/08/2020.

(13) SHRIKHANDE, Sudarshan (Rear Admiral, Indian Navy, Retired): «The Indian Ocean Region», *USNI Proceedings*, 03/2020.

o collar de perlas» (14)—, con un despliegue naval permanente en aguas de Somalia, apoyado por su base naval en Yibuti. Finalmente, el principal rival estratégico de China, Estados Unidos, sigue siendo la potencia hegemónica en Asia marítima, rodeando toda su periferia con un importante despliegue naval, con bases desde Japón a Diego García pasando por Guam y Singapur. Un despliegue que durante más de 75 años ha contribuido de forma decisiva a asegurar el equilibrio regional, proporcionando seguridad a los aliados asiáticos de los Estados Unidos y certificando que, al menos por el momento, la US Navy sigue siendo dominante en el corazón marítimo del mundo (15).

Geografía del sudeste del *Rimland*

Los accesos marítimos a la periferia del este de Asia, y particularmente de China, están definidos por incontables archipiélagos y penínsulas, algunos de los más grandes del mundo, como Insulindia o la península de Malaca, accidentes geográficos que, según se considere, facilitan o dificultan el acceso a Asia continental y que además, entre ellos y las costas de Asia, cierran los mares Sur y Este de China, que hoy en día son el centro del comercio marítimo global (16). Se reconocen dos interpretaciones de la periferia marítima del este de Asia, con su punto común en las denominadas «cadenas de islas», primera y segunda: una, coherente con la visión de fortaleza continental de China, que concibe las islas y penínsulas que circunscriben los mares del este de Asia como una muralla defensiva que impide el acceso al continente, mientras que la contraria las interpreta como barreras que bloquean China y, a la vez, como posiciones desde las que proyectar poder sobre el continente. Ambas visiones concurren en la necesidad del control de las islas, pero por razones opuestas, aunque la terca realidad es que las dos cadenas hoy en día están bajo control de los aliados de la potencia marítima dominante, Estados

(14) «La cadena o collar de perlas» es un conjunto de infraestructuras marítimas en las naciones ribereñas del Índico, financiadas por China y gestionadas por operadores civiles, entre los que se incluyen Gwadar (Pakistán), Hambantota (Sri Lanka), Chittagong (Bangladesh) y Sittwe y Kyaukpyu (Birmania), que llegado el caso podrían ser utilizadas como bases de apoyo naval.

(15) En el área no solo se concentran la 2.^a y la 3.^a economías del mundo, China y Japón; Corea del Sur y Taiwán son también importantes y todas basan su prosperidad en el comercio marítimo. China y Japón están en el segundo y tercer puestos de las marinas más potentes del mundo. A la vez, está la presencia residente en la región de la US Navy, la mayor fuerza naval del globo.

(16) Aproximadamente el 60 por 100 del tráfico marítimo global tiene origen y destino en puertos asiáticos, mientras que por el mar Sur de China circula más del 30 por 100. «How much trade transits the South China Sea?» *China Power*, CSIS, 02/08/2017, actualizado 10/10/2019, disponible en <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>, acceso 05/08/2020.

Unidos, que además mantiene una importante presencia militar en varios de los territorios (17). Entretanto, la potencia terrestre emergente, China, antes de poder considerar las cadenas de islas como un perímetro defensivo, tendría el imperativo de obtener su control, al menos en parte, lo que a largo plazo y en relación con alguna de las naciones insulares no tendría que significar necesariamente el recurso de la fuerza. Visiones contrarias que necesariamente dan lugar a líneas de acción opuestas, pero con un mismo objetivo, controlar los accesos marítimos a Asia Oriental.

Sin embargo, es imposible restringir la competición por el control del espacio marítimo a los mares Sur y Este de China. La mar no tiene fronteras y, cuando se trata de ejercer el control de un determinado espacio marítimo, los espacios contiguos se convierten en vitales, extendiendo inmediatamente el requerimiento de incrementar el área marítima bajo control. Así, por ejemplo, la necesidad del control de las aguas interiores a la primera y a la segunda cadenas de islas convierte a las inmediatas a estas — el Índico Oriental y el Pacífico Occidental — en un área en disputa. Tal como señaló Tomé Pires, embajador portugués en China en el siglo XVI, «quien posee Malaca tiene en sus manos la garganta de China» (18). Por tanto, si China se conforma con encerrarse detrás de las cadenas de islas en la competición con los Estados Unidos y sus aliados por el control de las aguas del Mediterráneo asiático, todo su esfuerzo resultará inútil y acabará estrangulada. Necesariamente debería disputar el control del Índico y del Pacífico; de lo contrario, sería mucho más inteligente continuar como hasta ahora, aprovechando en su favor y a coste cero la libertad de navegación y comercio que proporciona la primacía marítima americana en los mares que rodean Asia.

Expandiendo en todo su alcance el escenario geográfico, tenemos a las dos principales potencias mundiales en este siglo XXI, Estados Unidos y China, en evidente pugna por el control de las aguas alrededor del sur y este de Asia y separados por el inmenso océano Pacífico —6.600 millas náuticas distan entre San Diego y Shanghai, 16 días de navegación a 18 nudos—. China cuenta con una extensísima línea de costa, más de 18.000 millas, y excelentes puertos, algunos de los más importantes del mundo, aunque todos sus accesos marítimos están en el interior de la barrera de islas y penínsulas,

(17) Por ejemplo, la importantísima isla de Guam, bajo soberanía americana, o los 50.000 efectivos que despliegan en Japón, entre otras en las bases navales de Sasebo y Yokosuka o en las aéreas de Kadena y Futenma en Okinawa.

(18) Tomé Pires fue uno de los primeros exploradores portugueses en llegar a Malaca, donde permaneció de 1512 a 1515; redactó un informe para Manuel I de Portugal titulado «Suma Oriental», en el que se utiliza la cita con referencia al comercio de la seda entre Venecia y China en siglos anteriores. Pires dirigió la primera embajada portuguesa ante el emperador de China, que terminó en un fracaso.

cuyo control, más o menos firme, por el momento está en manos de potencias rivales o de sus aliados. La línea que se extiende desde el archipiélago japonés al estrecho de Malaca —pasando por Taiwán, las Filipinas y las grandes islas de la Sonda— cerca la periferia marítima de China, colocándola en una posición desfavorable. Por su parte, los Estados Unidos deben atravesar un tercio del globo para desplegar y mantener su poder naval en los mares cuyo control ya está siendo disputado por China —aunque por el momento, pacíficamente— y competir por el control del Índico, el acceso marítimo de China a África y el Mediterráneo, donde cuenta con la importantísima base de Diego García y, por el momento, con una superioridad naval indiscutible.

Contexto estratégico naval

La geopolítica y la geografía regionales de Asia marítima definen los contextos principales para el empleo de la fuerza militar, marcando potenciales líneas de acción para el uso de las capacidades disponibles, en este caso fundamentalmente aeronavales. En un eventual conflicto entre China, por un lado, y los Estados Unidos y sus aliados por el otro, el objetivo estratégico inicial no puede ser otro que el control del Mediterráneo asiático, y conseguirlo y mantenerlo requiere la ejecución de operaciones aeronavales. Acciones que enfrentarían a dos fuerzas con enormes pero disimilares capacidades de combate. Se partiría de una situación inicial en la que los Estados Unidos y sus aliados y amigos —Japón, la India, etc.— controlarían el Pacífico, el Índico y, en general, las aguas exteriores a la primera cadena de islas. Mientras, el control de las interiores a la primera cadena de islas estaría en disputa desde el mismo comienzo de un eventual conflicto, ya que los posibles contendientes disponen de grandes capacidades militares para su empleo inmediato en los mares Sur y Este de China. Precisamente en esa área se desarrollarían inmediatamente operaciones para el control del mar; China trataría de establecer un control negativo con el objetivo de impedir la proyección de las fuerzas de sus contrarios sobre territorio propio, a la vez que le resultaría imprescindible para asegurarse el acceso a las aguas exteriores y en su momento poder disputar el control de las aguas oceánicas. Contrariamente, para los Estados Unidos y sus aliados esos mares serían el *buffer* marítimo donde, mediante un control negativo del área, tratarían de contener a la Marina del Ejército Popular de Liberación (MELP) y a la vez, a través de ella, llegado el momento tendrían que asegurar el acceso de la fuerza naval propia a las costas de Asia.

Examinando la situación de partida de China, la libertad de acción de su Fuerza Aeronaval se encontraría limitada por las potencias que ocupan la primera cadena de islas, alguna muy potente, como Japón, aunque por el

contrario hay otras con capacidades muy limitadas, como Filipinas (19). En la parte central de la cadena se sitúa la isla de Taiwán, que parte en dos el litoral chino y que China necesita controlar para conseguir un teatro marítimo continuo. Además, el control de Taiwán le permitiría un acceso libre de accidentes geográficos, a través del estrecho de Luzón, a las aguas del Pacífico Occidental. De nada le sirve a China mantenerse estática detrás de la primera cadena de islas en un conflicto, en el que acabaría necesariamente ahogada por el bloqueo a su comercio marítimo y al acceso a las materias primas que importa. Ello no es óbice para que favorezca la estrategia de «defensa activa» (20) —interpretación maoísta de la guerra defensiva de Clausewitz (21)—, intentando debilitar al contrario mediante acciones sucesivas y concurrentes que poco a poco irían socavando su superioridad inicial. Algo que intentaría llevar a cabo en las aguas inmediatas a las cadenas de islas —que Holmes define metafóricamente como la *crumple zone* (22) (fig. 4)—, en las que mediante el uso combinado de misiles, submarinos y aviación trataría de infligir pérdidas irreparables a la US Navy, con lo que la MEPL obtendría la imprescindible superioridad naval para arrebatarse a las fuerzas navales americanas y aliadas supervivientes el control del mar en las aguas abiertas del Pacífico y del Índico.

El problema de los Estados Unidos y sus aliados es hacer frente con éxito a la estrategia china, ya que, partiendo de una situación de dominio de las cadenas de islas y de las aguas exteriores, deben conservarlo, lo que posibilitaría mantener el bloqueo de China y, cuando fuese posible, proyectar sus fuerzas sobre el territorio continental. Algo para lo que inicialmente cuentan, con una posición de ventaja consolidada en los territorios de ambas cadenas de islas, cuyo control deberían mantener y reforzar a través de larguísima líneas de comunicación que cruzan todo el Pacífico, un tráfico marítimo que la MEPL y la Aviación china de largo alcance imperativamente tratarían de interrumpir. Aunque esa no es la única dificultad para la US Navy, la estrategia china obligaría a mantener a las fuerzas principales de proyección en el exterior de la *crumple zone*, o mejor *killing zone*, que China planearía establecer en aguas interiores a las cadenas de islas, e incluso más allá, mediante los misiles de su artillería de costa de largo alcance, aviación y submarinos, y dentro de la cual mantendría el grueso de su Fuerza de superficie, evitando los enfrentamientos

(19) «Chapter Six: Asia», *The Military Balance*, *op. cit.*

(20) LI, Nan (2009): «The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From "Near Coast" and "Near Seas" to "Far Seas"», *Asian Security Journal*, 5: 2, pp. 144-169, disponible en <https://doi.org/10.1080/14799850902886567>.

(21) CLAUSEWITZ, Carl von: «La defensiva no es más que una forma ventajosa de guerra, por medio de la cual se desea procurar la victoria para poder, con ayuda de la preponderancia adquirida, pasar al ataque, es decir, a un objeto positivo». *De la Guerra*.

(22) HOLMES, James: «Understanding China's Maritime Strategy». *NWC Talks*. US Naval War College, 04/11/2019, disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=-zqguIwSn8U>.

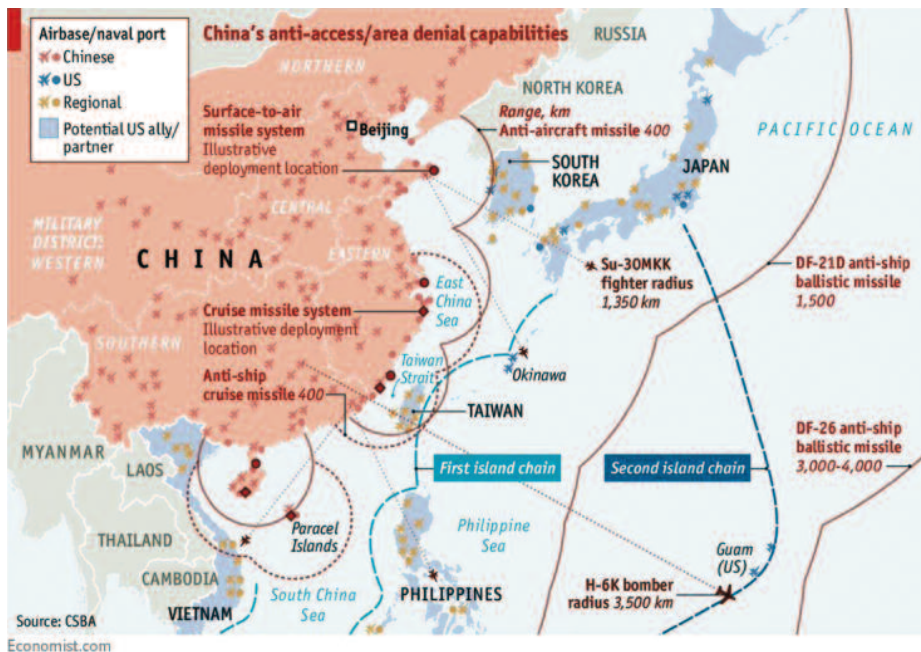


Figura 4. *Crumple zone* de Holmes, arcos de las armas máximos desde la línea de costa. (Fuente: CSBA, tomado de *Economist.com*).

directos con la US Navy hasta que consiguiese debilitar a esta lo suficiente. Por el contrario, las misiones de la US Navy serían mantener el control del mar en aguas abiertas del Pacífico y del Índico, asegurar la llegada de refuerzos a la primera cadena de islas y, finalmente, conseguir proyectar su fuerza sobre el territorio de Asia continental, todo lo cual requiere unas enormes capacidades navales y de resiliencia (23).

Las operaciones navales

En todo conflicto las operaciones navales persiguen la obtención de un efecto estratégico deseado mediante acciones tácticas; en el caso que nos ocupa, para ambos contendientes, y tal como se ha adelantado, no sería otro

(23) La RAE define resiliencia en una de sus acepciones como la «capacidad de un material, mecanismo o sistema para recuperar su estado inicial cuando ha cesado la perturbación a la que había estado sometido». Acepción más que apropiada que explica la necesidad de una fuerza naval de sobrevivir a los ataques de un oponente para seguir cumpliendo sus misión.

que asegurar el control del mar. En las aguas interiores a la primera cadena de islas, la MEPL tiene a su disposición capacidades aéreas, artillería de costa de largo alcance y submarinos que le permiten perseguir un control negativo del mar mediante la «defensa activa», sin arriesgar sus grandes unidades de superficie. Por contra, la presencia actual de los Estados Unidos y sus aliados en las islas y el uso de capacidades simétricas a las chinas (24) permitirían controlar los despliegues de unidades principales de la MEPL en esas aguas, lo que anticiparía para las dos partes un amplio espectro de operaciones submarinas, aéreas y ataques con misiles balísticos y de crucero, haciendo muy arriesgado el despliegue de unidades principales de superficie de cualquiera de los contendientes en esas aguas; en esencia, las dos partes buscarían ejercer el control negativo del mar. En todo caso, los Estados Unidos y los aliados tendrían que mantener un importante despliegue naval más allá de la *killling zone*, manteniendo sus unidades más valiosas fuera del alcance de la artillería de costa de largo alcance (25) y de la Aviación china, aunque ciertamente bajo amenaza submarina. Unidades como los grupos de combate de portaviones que serían necesarias para mantener el control positivo del Pacífico Occidental y asegurar el flujo de refuerzos hacia la primera cadena de islas, que transitarían hacia las costas de Japón o Taiwán bajo amenaza submarina, de misiles y de aviación de largo alcance, requiriendo un gran número de escoltas y medios aéreos en misiones antimisil y antisubmarina.

Sin embargo, en un eventual conflicto, la continuidad de las cadenas de islas bajo control de los Estados Unidos condenaría a China a un bloqueo y, a la larga, a una posible derrota. De ahí lo extremadamente peligroso de la situación, pues China difícilmente se podría contentar con esa suerte. Sus operaciones para la ruptura del bloqueo implicarían la extensión del conflicto hacia la península de Malaca y las aguas del Índico en el oeste y la búsqueda de posiciones en las cadenas de islas para conseguir el acceso a las aguas abiertas del Pacífico, lo que indudablemente resultaría en la generalización de un peligrosísimo conflicto en Asia. En tal caso, China necesitaría disponer del control positivo del mar y de superioridad aérea en las áreas escogidas para las operaciones anfibas, lo que tendría que alcanzar o bien mediante la sorpresa inicial o a través de una campaña de destrucción sistemática de las capacidades navales y aéreas de sus oponentes. Ello requeriría que, una vez

(24) El Departamento de Defensa de los Estados Unidos está estudiando posibles sistemas de misiles de alcance medio y corto para instalar en tierra en los escenarios de Extremo Oriente y el Báltico. Options for Fielding Ground-Launched Long-Range Missiles. *Congressional Budget Office*, 02/2020, disponible en <https://www.cbo.gov/publication/56143>, acceso 05/08/20.

(25) La Fuerza de Cohetes del Ejército Popular de Liberación, antiguamente la II Fuerza de Artillería, con más de 120.000 efectivos, tiene bajo su control los misiles nucleares estratégicos y los misiles de ataque convencionales. «Chapter Six: Asia», *The Military Balance*, 120:1.

rotas las hostilidades, la MEPL combatiese sin tregua a la US Navy, particularmente a sus grupos de combate de portaviones, buscando la destrucción de la flota enemiga. Esto todavía se nos antoja lejos de las capacidades navales chinas en aguas abiertas, sobre todo mientras existan capacidades sustanciales de combate americanas y aliadas sobre ambas cadenas de islas. Por otra parte, si China prosigue su estrategia de «defensa activa» y consideramos esta a la luz de las teorías de Mahan, muy al gusto del pensamiento naval chino (26), esa no sería sino la búsqueda de una batalla decisiva distribuida en acciones, en espacio y tiempo, algo que gracias a los medios y la tecnología actuales —los misiles y los satélites— sería factible.

En ambos escenarios —aguas interiores a las cadenas de islas y aguas oceánicas—, se adivina la necesidad en ambos contendientes de un uso generalizado de submarinos, misiles de largo alcance y aviación de ataque, todo ello con el imprescindible apoyo de satélites de observación de la Tierra y sistemas robustos de C4I, elementos posibilitantes de las operaciones que indudablemente también serían blancos prioritarios de las acciones de las fuerzas en oposición desde la ruptura misma de hostilidades. En las aguas abiertas del Pacífico y del Índico la presencia de grupos de combate de portaviones más allá de la *killing zone* aseguraría el control del mar a los Estados Unidos, pero requeriría un enorme esfuerzo antisubmarino, ya que los SSN y SSK chinos buscarían la neutralización de buques y agrupaciones americanas. Un esfuerzo que recaería en medios aéreos y también en submarinos de ataque, que además resultarían ser igualmente imprescindibles para negar a la MEPL el control de las aguas interiores a las cadenas de islas. Asimismo, el submarino inicialmente sería la única plataforma naval desde la que proyectar fuerza sobre el territorio de Asia continental, ya que acercar los portaviones y sus buques de escolta a la distancia de ataque de su grupo aéreo embarcado —sobre 600 millas para el *F-35C* sin reabastecimiento en vuelo— daría lugar a riesgos inaceptables (27). Por otra parte, los convoyes de refuerzo que transiten hacia las costas japonesas, filipinas o indonesias, si fuese el caso, tendrían que entrar necesariamente en el área bajo amenaza de las armas de largo alcance chinas, lo que también forzaría a dotarlos de una potente fuerza de protección antiaérea y antimisil.

(26) YOSHIHARA, Toshi, y HOLMES, James R.: *op. cit.*, p. 82.

(27) HENDRIX, Jerry: «The Future of the Carrier Air Wing Looks Dim», *War on the Rocks*, 21/10/2015, disponible en <https://warontherocks.com/2015/10/the-future-of-the-carrier-air-wing-looks-dim>, y del mismo autor, «The Retreat from Range. The Rise and Fall of Carrier Aviation», *CNAS*, 10/2015, p. 48.

El «cisne negro»

El suceso del «cisne negro» (28) es intrínseco al uso de la fuerza, sobre todo en la ruptura de hostilidades, cuando los contendientes buscan la superioridad inicial mediante la sorpresa. Así, lo que generalmente pretende el contendiente que rompe las hostilidades es desencadenar un conjunto de acciones para conseguir la sorpresa estratégica; habitualmente quien la necesita es el bando más débil para modificar un equilibrio de fuerzas que percibe desfavorable a la ruptura del *statu quo*. La sorpresa estratégica —que si se consigue implica una superioridad inicial, aunque limitada en tiempo y lugar— busca la ventaja para proseguir las operaciones subsiguientes. Por el contrario, la potencia, o el bando partidario de mantener la situación, generalmente es el blanco del primer golpe; por ello, su capacidad de resiliencia, sostenida por sus capacidades militares, económicas, tecnológicas, industriales y logísticas, y su carácter nacional resultan elementos fundamentales a la hora de considerar las posibles reacciones y las subsiguientes operaciones militares. Como también disponer de capacidad para adaptar la respuesta al golpe inicial, ya que la flexibilidad es indudablemente el requisito principal del planeamiento militar: «no hay plan que aguante cinco minutos el contacto con el enemigo». En consecuencia, las operaciones subsiguientes al período inicial de hostilidades estarán determinadas por el posible éxito de la sorpresa y la disponibilidad de capacidades para adaptar la respuesta. En este escenario, la sorpresa inicial indudablemente favorecería a la potencia que necesite o busque romper el *statu quo*, que por el momento y a medio plazo seguiría siendo la ascendente, China. Hoy en día, son muchas las naciones que disponen de medios y capacidades militares más que suficientes —posicionamiento de precisión, misiles guiados, etc.— para actuar por sorpresa contra un oponente más fuerte, incluso en nuestro entorno cercano. Capacidades que China tiene en abundancia, pues es la segunda potencia económica mundial, con una Marina que, como ya se ha señalado, es la más numerosa del mundo. Simplemente cuenta con medios más que suficientes para perseguir la sorpresa a la ruptura de hostilidades, o inmediatamente después, y posiblemente con efectos devastadores. En el ámbito marítimo, y tal como Japón intentó en Pearl Harbor, el objetivo de la sorpresa estratégica sería eliminar el grueso de la fuerza naval oponente en los primeros momentos de las hostilidades, haciendo inviable la proyección de suficiente poder naval americano hacia Asia marítima, la US Navy necesitaría años para reponer sus

(28) La metáfora del «cisne negro» se utiliza para definir un suceso inesperado y de un gran impacto, que en retrospectiva se racionaliza, haciendo que resulte asombroso que no se hubiera predicho. El 11-S o Pearl Harbor son ejemplos de «cisne negro». TALEB, Nassim Nicholas: «The Black Swan: The Impact of the Highly Improbable», *The New York Times*, 22/04/2007.

capacidades navales (29). Es decir, se trataría de ganar la «batalla decisiva» de Mahan, y ahora distribuida, en el momento de la ruptura de hostilidades, para a continuación proyectar la fuerza militar sobre las cadenas de islas y estar en una situación de ventaja para conseguir el control del Pacífico Occidental y del Índico.

Si bien hay que reconocer que el planteamiento de sorpresa estratégica diverge ciertamente de la «defensa activa», que busca conseguir la superioridad mediante el desgaste paulatino del contrario, los «cisnes negros» ocurren. El pensamiento de Mahan goza de gran predicamento entre la élite naval y militar china (30), y la búsqueda de la batalla decisiva está precisamente en su foco; si existe la oportunidad, ¿por qué desaprovecharla? La Posguerra Fría, y especialmente los hechos ocurridos el 11-S, nos han llevado a considerar en Europa que las amenazas a la seguridad casi exclusivamente provienen de organizaciones terroristas o criminales. Mientras, en extensas regiones del mundo —y particularmente en Asia marítima, aunque no solo allí sino también en la ribera sur del Mediterráneo— se están produciendo rearmes a gran escala, aeronavales, de misiles, etc., que muestran que no en todos los escenarios las amenazas de seguridad se perciben de igual manera que en nuestro entorno. Los avances tecnológicos de las últimas décadas han permitido el desarrollo de armas de largo alcance y enorme precisión; la integración mundial de información sobre cartografía y la disponibilidad abierta de datos GPS globales en internet y dispositivos móviles, con innumerables aplicaciones con aprovechamiento militar con capacidad para volcar datos instantáneamente en la red, permiten batir blancos a miles de millas del teatro de operaciones, incluso a buques en sus bases de estacionamiento o en mantenimiento, algo que siempre resultaría tentador y más para un actor que se sintiese acosado y en una posición crítica.

Empleo y estructura de la Fuerza Naval

Inicialmente en este escenario naval resalta la asimetría entre las fuerzas en oposición. En él, los grupos de portaviones de la US Navy se enfrentarían contra misiles balísticos antibuque DF-21 y DF-26, aviación de largo alcance, submarinos y misiles de crucero. Sin embargo, a largo plazo se aprecia una convergencia en las respectivas fuerzas, el programa de portaviones de la

(29) El tiempo entre la puesta de quilla de un portaviones clase *Ford* (CVN-78) y su entrada en servicio oscila entre los ocho años del primero de la clase y los cuatro previstos para el último actualmente programado (CVN-82), y la reposición de un buque de este tipo requeriría indudablemente un período considerable.

(30) YOSHIHARA, Toshi, y HOLMES, James R.: *op. cit.*, pp. 82-83, 224.

MEPL (31) o la intención de instalar misiles americanos en las cadenas de islas son prueba de ello. Igualmente, los conceptos operativos expuestos requieren del uso extensivo de submarinos, tanto para la proyección de la fuerza mediante misiles sobre el territorio contrario —los SSGN americanos del tipo *Ohio* reflejan el máximo de esta capacidad como arma de ataque a las fuerzas de superficie enemigas y también como elemento principal para la guerra antisubmarina— como en las aguas restringidas de los mares Sur y Este de China, el «*buffer* marítimo» chino, y también en las aguas abiertas del Pacífico e Índico. Igualmente, el riesgo que tendría el empleo de los portaviones americanos como elemento principal de proyección de fuerza en aguas interiores a las cadenas de islas enfocaría su uso principal al control del mar en el Pacífico y el Índico. De cualquier forma, la necesidad de mantener el control del mar y reforzar las cadenas de islas hacen imprescindible para los Estados Unidos y sus aliados contar con gran número de escoltas con elevadas capacidades antisubmarina y antiaérea. Además, siendo el misil antibuque, en cualquiera de sus tipos, la principal amenaza para las fuerzas navales de cualquier marina, las capacidades de defensa antimisil resultarían esenciales. Asimismo, la permanencia de una fuerza de combate en la mar, especialmente en el enorme océano Pacífico, hace necesario contar con suficientes buques logísticos de combate, que también necesitarían sus escoltas.

Por tanto, parece deducirse la necesidad de buques de escolta con grandes cargos de misiles de defensa aérea y con capacidad para poner en vuelo simultáneamente un elevado número de ellos para hacer frente a ataques de saturación, al menos hasta que sistemas como los cañones láser no estén operativos. Algo que quizás no sea fácil ver, ya que hasta la fecha —con la excepción de la Guerra de las Malvinas en 1982— prácticamente nunca se han utilizado misiles antiaéreos en combate. Igualmente cabe preguntarse por la utilidad de los cañones navales de medio calibre, armas voluminosas, caras y de elevado mantenimiento, que ocupan grandes espacios a bordo y cuyo uso antiaéreo y antimisil es más que limitado, además de lo reducido de su alcance con cargas de combate sustanciales que hacen improbable su empleo contra blancos de superficie y en tierra defendidos por misiles (32).

(31) El primer portaviones chino, el *Liaoning* (Tipo 001), entró en servicio en 2012; el segundo, completamente de fabricación nacional, el *Shandong* (Tipo 001A), lo hizo en diciembre de 2019. El tercero y el cuarto, Tipo 002, de diseño y construcción china, están ya en ejecución, y el primero de ellos entraría en servicio en 2024. Todos ellos son de propulsión convencional. *China Naval Modernization: Implications for US Navy Capabilities*. Congressional Research Service. Washington, 18/03/2020, disponible en <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/RL/RL33153/233>.

(32) El cañón OtoBreda 127/64 LW tiene un alcance máximo de 30.000 yardas con munición convencional; con munición Vulcano de alcance extendido llegaría a 130.000, a costa de reducir la carga de combate, disponible en <https://weaponsystems.net/system/457-127mm%20Allegerito>.



Figura 5. Misil DF-21D. (Fuente: *Military-today.com*).

En lo que se refiere a la guerra antisubmarina, que indudablemente estaría en el centro de la guerra en la mar, es difícil conocer la preparación y eficacia reales de la MEPL, aunque en los últimos años ha hecho avances muy significativos en cuanto a medios, dotándose de fragatas con sonares remolcados, nuevos aviones de patrulla marítima y helicópteros ASW (33), capacidades que resultarían vitales en una pugna por obtener el control del mar en aguas interiores a las cadenas de islas. Medios que también serían esenciales para los Estados Unidos y sus aliados en las aguas próximas a las islas y para defender los grupos de ataque en el Índico y el Pacífico. El uso de portaaviones antisubmarinos de las clases japonesas *Izumo* y *Hyūga* podrían tener esa misión (fig. 5), y el empleo de sensores acústicos activos y pasivos de largo alcance y de la aviación de patrulla marítima se antojan también imprescindibles para ambos bandos.

Finalmente, los portaviones de ataque —centro de la fuerza naval y principal elemento de la primacía global de la US Navy durante casi los últimos 80 años y gran símbolo de prestigio nacional— hoy en día son objeto de una

(33) GOLDSTEIN, Lyle J.: «American Submarines are in the Crosshairs of China», *The National Interest*, 17/11/2019, disponible en <https://nationalinterest.org/feature/american-submarines-are-crosshairs-china-96851>, acceso 21/11/2019.



Figura 6. Portaeronaes *Izumo*. (Fuente: *Asahi Shimbun*, Tokio).

discusión sobre la utilidad de su empleo (34), fundamentalmente considerando las posibles operaciones en Asia marítima. Es más que razonable pensar que los Estados Unidos no arriesgarán su fuerza de portaviones desplegándolos en la denominada *killing zone* para proyectar los grupos aéreos embarcados sobre el territorio continental, al menos bajo las condiciones de amenaza actuales y mientras carezcan de armas de defensa netamente superiores. Sin embargo, su velocidad y su permanencia en aguas abiertas con unidades de apoyo siguen permitiendo a la US Navy mantener un control indiscutible de los océanos. Esto posiblemente también se podría llevar a cabo con buques de menor porte y más baratos, portaviones de desplazamiento más reducido y propulsión convencional armados con aviones *F-35B*, misión que ya podrían desempeñar los LHA *America* (35) o los clase *Izumo* japoneses, y que ejemplificarían el ya mencionado concepto de *Sea Control Ship* nuevamente de actualidad. Un debate que

(34) HASTINGS, Max: «Giant carriers are symbols of our national delusions», *The Times*, 14/12/2019, y «Aircraft-carriers are big, expensive, vulnerable and popular», *The Economist*, 14/11/2019.

(35) BARBER III, Arthur H. (captain US Navy (Retired)): «Redesign the Fleet», *US Naval Institute Proceedings*, enero 2019. Vol. 145/1/1.391, disponible <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2019/january/redesign-fleet>, acceso 18/01/2019.

establece similitudes entre los grandes portaviones (CVN) del siglo XXI y los acorazados de los prolegómenos de la Segunda Guerra Mundial (36), cuando las principales marinas competían por tener más unidades y más grandes. Pero mientras sea posible operar los portaviones dentro de un margen de riesgo aceptable en un ambiente dominado por el uso de misiles antibuque de todo tipo, sus enormes capacidades de combate aseguran su utilidad para misiones de control del mar y, una vez la amenaza es manejable, para retomar la proyección del poder naval sobre territorios hostiles.

A modo de conclusión

Un conflicto marítimo en el Extremo Oriente tiene el potencial de definir no solo un nuevo equilibrio de seguridad regional, sino también cambiar el actual orden global e incluso algo mucho más peligroso, ya que varios de los probables contendientes son potencias nucleares. No se puede olvidar que la posibilidad de una escalada nuclear siempre estará ahí y, además de significar un desastre de magnitud imprevisible, representaría el fin de la estrategia, elemento sobre el que se articula este trabajo, que obvia esa potencial escalada nuclear, a pesar de que siempre será posible y quizás inevitable. Por otra parte, una guerra en la periferia marítima de China tendría muchas posibilidades de extenderse hacia el este, hacia la región índica, incendiando la mayor parte de Asia. Un conflicto que tendría un carácter marítimo y en el que los dos bandos fundamentalmente buscarían el control del mar, lo que requeriría combatir a una fuerza naval contraria y que haría necesario localizarla, asignar blancos y batirlos, lo que hoy en día con el empleo de la observación por satélite y las armas de largo alcance ya se puede hacer desde tierra, aunque no siempre. Situación de desventaja para la fuerza naval, excepto para los submarinos, cuya localización sigue siendo muy complicada, por lo que su utilidad tanto para el control del mar como para la proyección de fuerza es creciente. Por otro lado, la evolución de los buques de escolta hacia plataformas dotadas de gran capacidad antimisil, cargas de misiles elevadas y radares muy potentes, es cada vez más evidente; además de los DDG *Flight III* de la US Navy, que estarán dotados del radar SPY-6, el diseño de las fragatas *Type 26* de la Marina británica aparenta también seguir ese camino, aunque tímidamente. Igualmente, parece que los grandes portaviones tendrían que mudar el actual foco principal de sus cometidos —la proyección de fuerza sobre el territorio contrario— al control del mar, misión principal en los tiempos de las batallas

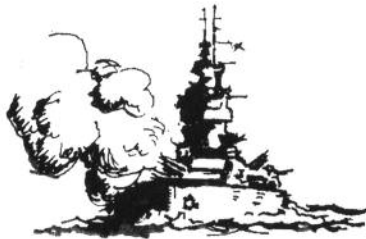
(36) HOLMES, James: «Are the US Navy's New Aircraft carriers Worth the Cost? Old Battleships Might Give Us a Clue», *The National Interest*, 02/02/2020, disponible en <https://nationalinterest.org/blog/buzz/are-us-navy-new-aircraft-carriers-worth-cost-old-battleships-might-give-us-clue-119656>, acceso 24/08/2020.



Portaviones *Príncipe de Asturias* (R-11). (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

de Midway o del golfo de Leyte, algo que ya estaría influyendo en los futuros diseños de esos buques y que en el Extremo Oriente está dando lugar a nuevas clases de portaaviones que reflejan el concepto de *Sea Control Ship* de nuestro desaparecido *Príncipe de Asturias*.

Finalmente, señalar que los conceptos operativos están sometidos necesariamente a un cambio constante y que, desde el mismo momento de la ruptura de hostilidades, la guerra está sujeta al azar; de ahí que la flexibilidad en el planeamiento, operativo y de fuerzas, sea su principal virtud, y en ningún conflicto, y menos en el escenario descrito, cabe descartar el «cisne negro», el golpe inesperado que dé un vuelco a la situación.



Helicóptero *SH-60B* en la cubierta de vuelo de la *Blas de Lezo* en aguas del golfo de Cádiz. (Foto: María José Gil Fernández).

