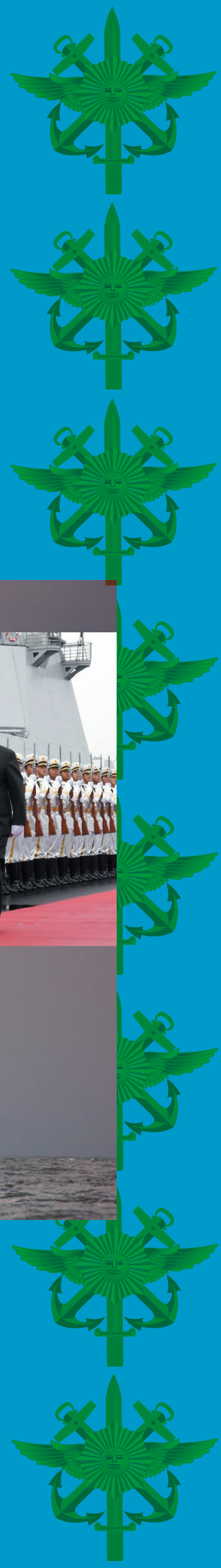


La presente investigación analiza el proceso de transición en marcha, mediante el cual el gigante asiático pretende convertirse en un poder marítimo considerando su estatus actual de potencia continental debido a su incomparable crecimiento económico, tecnológico y militar durante las últimas tres décadas.

CHINA: TRANSICIÓN DE UN PODER CONTINENTAL A UN PODER MARÍTIMO



This research analyzes the ongoing transition process by which the Asian giant pretends to become a maritime power considering its current continental power status due to its remarkable economic, technological, and military growth during the last three decades.





Capitán de Fragata Kendall Murillo Castillo

Recibió su despacho como Alférez de Fragata en enero del 2002. Calificado en Operaciones Especiales. Cuenta con un Bachiller en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú y es titulado en Ingeniería Mecánica Eléctrica por la Universidad de Piura. Asimismo, ostenta la Maestría en Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval y la Maestría en Relaciones Internacionales con una concentración en Asuntos de Seguridad Nacional por la Troy University, Alabama, Estados Unidos. Durante los años 2019 y 2020 se desempeñó como Director del Curso para oficiales de Staff de Naciones Unidas del Instituto de Cooperación y Seguridad Hemisférica (WHINSEC), Fort Benning, Georgia, Estados Unidos y actualmente cumple funciones como Comandante del Grupo de Operaciones Especiales Nro. 3 en la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía, con sede en Iquitos.

INTRODUCCIÓN

China es una civilización con más de dos mil años de antigüedad, que ha sobrevivido a diferentes procesos internos como su unificación y, más recientemente, la adopción del sistema comunista, una posterior revolución cultural con consecuencias catastróficas que llevó a sus líderes políticos a replantear su sistema económico sin dejar de lado su forma de gobierno totalitario. Este último proceso, iniciado por Den Xiaoping, fue el precursor del ascenso chino en una forma nunca antes vista en la historia de la humanidad. La adopción de un capitalismo a medida, que no confrontara a su sistema de gobierno, y su apertura económica global le han permitido aumentar su poder económico e industrial durante las tres últimas décadas a tal punto que hoy por hoy es la segunda economía del mundo, mientras que su proyección de crecimiento se mantiene en auge.

Este crecimiento impresionante, basado en una fuerza industrial y tecnológica productiva a gran escala, debe enfrentar el problema de abastecer de combustibles fósiles y materias primas, muchas de ellas metales raros y escasos, a las industrias chinas que deben de satisfacer la imparable demanda mundial. Es ahí donde China está orientando todos sus esfuerzos para desarrollar una nueva visión geopolítica, que le permita satisfacer sus requerimientos energéticos y naturales a través del empleo de los océanos para poderse interconectar con cualquier región del mundo, debido al alcance ilimitado de las líneas de comunicación.

Para llevar a cabo esta nueva visión, China, como potencia continental ya consolidada, aspira a convertirse en una potencia marítima que le permita, por un lado, asegurar sus líneas de comunicaciones; y por otro, acrecentar su influencia regional en un área eminentemente anfibia – marítima como es el Pacífico Occidental, disputando la que actualmente ejerce los Estados Unidos. En ese sentido, China está enfocada en traducir su poder económico e industrial en militar (naval, para efectos de esta investigación), lo que ha puesto en alerta a los Estados Unidos y sus socios regionales en el Indo-Pacífico, despertando el fenómeno conocido como el “Dilema de la Seguridad”. Entiéndase como Indo-Pacífico el área bioceánica, que comprende las



aguas tropicales del Índico, el Pacífico occidental y central, y los diferentes mares que los conectan, entre los que destacan los que rodean el archipiélago de Indonesia, el mar de China meridional y el mar de Filipinas.

Esta transición, de poder continental a poder marítimo, aún está en su etapa primigenia, comparado con su principal adversario y mayor potencia marítima del mundo, los Estados Unidos de América. Sin embargo, mientras China continúe con su crecimiento económico, tecnológico e industrial, a pesar de crisis mundiales, como la pandemia del COVID 19 y últimamente de la guerra entre Rusia y Ucrania, está destinada a desafiar el estatus quo establecido por Estados Unidos desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, para lograr la hegemonía regional en su vecindario y su consecuente liderazgo en los asuntos de la política mundial.

TEORÍAS GEOPOLÍTICAS CLÁSICAS

Teoría del Heartland: propuesta por el británico Halford Mackinder, esta teoría considera Eurasia central como un centro de poder con influencia a escala global. Su inmensa extensión, protegida por barreras naturales, en todas direcciones, incluido

el océano Ártico por el norte; su gran población, sinónimo de una gran fuerza de trabajo y sus ingentes recursos naturales hacen de esta región el centro de gravedad de lo que él llamó la Isla Mundial. Mackinder señala que quien controle el Heartland, dominará la Isla Mundial, la región más gravitante del mundo, y por ende dominará el mundo (Mackinder 1944, 186). Para su teoría, Mackinder dividió el mundo en 3 zonas: la primera, la Isla Mundial (World Island) constituida por Europa, Asia y África. La segunda, formada por islas importantes (Offshore Islands) como Japón y Gran Bretaña y, finalmente, las Islas subyacentes (Outlying Islands), con menos relevancia para él, y formadas por América y Oceanía.

El dominio de Heartland convertiría a la potencia que la posea en un poder continental capaz de hacer frente a las potencias navales debido al limitado acceso que estas tendrían a ese ámbito, flanqueado por el sur, este y oeste por montañas y desiertos, y un mar congelado la mayor parte del año por el norte. De esta forma el aislamiento del Heartland se convierte, desde una perspectiva geopolítica, en una fortaleza, más que una debilidad, para desafiar a las potencias navales reinantes, donde la proyección del poder naval se creía un esfuerzo inútil (Sloan 2018, 53).

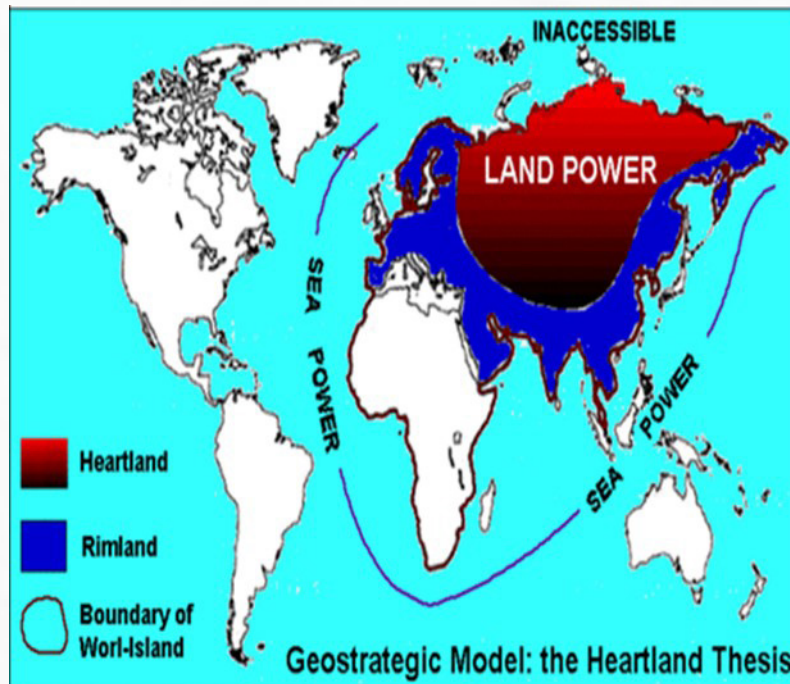


Figura 1. Mapa del área que abarca el Heartland y Rimland. Fuente: es.quora.com



Mackinder se percató de dos cambios dramáticos durante el desarrollo de su teoría: la evolución tecnológica en los campos del transporte, armamento y comunicaciones; y un mundo más globalizado, lo que él describió como “una ecualización de la vulnerabilidad”, refiriéndose al impacto que tendrían acciones aisladas sobre regiones alejadas en un mundo incipientemente interconectado a inicios del siglo XX (Sloan 2018, 51). En el campo del transporte estratégico, apoyado por la tecnología, la construcción del ferrocarril Trans-Siberiano es un ejemplo de esta nueva realidad, al alterar la visión del Imperio Ruso, para su empleo con fines geoestratégicos (Meinig 1956).

Teoría del Rimland: desarrollada por el geógrafo holandés - norteamericano Nicholas Spykman, esta teoría refuta la del Heartland al desplazar el centro de poder de Eurasia central hacia su litoral continental, al que denominó Rimland. Spykman definió 3 áreas que constituían el Rimland: la costa europea, el desierto arábico del medio oriente y la tierra asiática del Monzón. El control del litoral periférico de Eurasia por un poder naval pondría en jaque al poder continental de quien posea el Heartland, a través de la explotación de la proyección del poder naval y el alcance global de las líneas de comunicación marítimas. Asimismo, esta región media entre el Heartland y las masas oceánicas del Índico, Atlántico y Pacífico se convertiría en la última zona de contención entre poderes navales y continentales, permitiendo, debido a su propia naturaleza, una adecuada defensa naval y terrestre, mientras proyecta fuerzas y protege su comercio marítimo, en lo que él consideró como la base del problema de seguridad (Spykman 1942).

Poder Naval: Contralmirante Alfred Mahan (en ese entonces capitán de navío de la Armada de los Estados Unidos) a finales del siglo XIX desarrolló su teoría del Poder Naval, postulando que lo que definiría el destino geopolítico del mundo son los océanos, específicamente el Pacífico e Índico, desde donde un poder marítimo podría ser proyectado para alcanzar el Rimland, pudiendo posteriormente acceder al interior de Eurasia a través de redes ferroviarias y viales desarrolladas como producto de los avances tecnológicos en materia de transporte y

comunicaciones (Kaplan 2013, 103). Conforme a su concepción, el mar actuaba como una gran autopista de alcance global, donde el poder naval, entendiéndose como el poder militar para proteger los intereses marítimos, es visto como el factor determinante en la política mundial, debido principalmente al alcance del transporte marítimo y a su menor costo comparado con el terrestre (Mahan 1890).

EL POTENCIAL DE LA GEOGRAFÍA CHINA

China posee un inmenso territorio con una geografía diversa, la misma que consiste en montañas, selvas, desiertos, llanuras abiertas y más de 9000 millas de litoral, propicias para el desarrollo de facilidades portuarias. China, luego de su consolidación como potencia continental, ha realizado un giro estratégico hacia su costa, visualizando el mar que lo rodea como un medio para asegurar su desarrollo industrial y económico.

Coincidentemente, la zona de mayor desarrollo es la que Mackinder describió como Medialuna de las tierras fértiles. En esta zona, a diferencia del territorio interior chino, las lluvias caen a ritmo de 15 pulgadas por año, lo que marcó una gran diferencia en una sociedad primigeniamente agrícola. Esto, a través del tiempo, generó un mayor desarrollo y expansión demográfica, lo que en la actualidad se traduce en una población de más de un billón de personas, donde se concentra el mayor desarrollo industrial y económico (Sloan 2018, 192).

Mackinder advertía, en la que fue su primera versión de su teoría del Heartland, titulada “El pivote geográfico de la Historia”, que China podría convertirse en una amenaza para el mundo libre si llegara a sumar a sus grandes recursos continentales, su vasto litoral oceánico (Mackinder 1904), lo que, en la actualidad, se ha convertido en la base de su nueva visión geoestratégica global.

De acuerdo con Kaplan (2011), las áreas más disputadas durante el siglo XX se centraron en el territorio continental europeo, específicamente en las planicies colindantes con los bordes este y oeste de Alemania; mientras que para el siglo XXI, migró hacia el extremo opuesto de Eurasia, donde



los espacios de mayor concentración poblacional son abrumadoramente marítimos. En ese sentido, mientras que Alemania fue eminentemente una potencia continental debido a su geografía, China se convertirá en un poder naval debido a la geografía (marítima-anfibia) del este y sudeste asiático.

La primera y segunda cadena de islas -de acuerdo a John Foster Dulles, secretario de Estado norteamericano en la década de 1950- fueron parte de una estrategia de contención marítima durante los primeros años de la Guerra Fría. Ambas cadenas recorren el mar colindante de la China continental de noreste a suroeste en una intrincada red de islas y archipiélagos sobre el Pacífico occidental. Basado en la teoría del Rimland de Spykman, su propuesta era encajonar a la Unión Soviética y la China comunista, limitando su acceso al mar oriental de Asia mientras que los Estados Unidos aumentaba su capacidad de proyección naval (Gaddis 2005, 40). La primera cadena de islas está conformada por las Islas Mayores de la Sonda, Filipinas, Taiwán y Japón, siendo el punto focal Taiwán. Sobre ella se interceptan las esferas de influencia de dos potencias: un poder naval consolidado, los Estados Unidos, y un poder continental con aspiraciones marítimas en ascenso, China. (Kaplan 2013, 214).

Taiwán representa la piedra en el zapato para los estrategas chinos. Considerada por el general norteamericano Douglas MacArthur como “un portaaviones imposible de ser hundido”, en caso que China la controlase, irradiaría su poder naval sobre su costa periférica, generando una desventaja cualitativa sobre los intereses norteamericanos y sus aliados regionales (Holmes & Yoshihara 2005). Si China logra alcanzar este objetivo, dejaría fuera de juego a la flota norteamericana, bloqueando su acceso al Mar Meridional y Oriental de China, así como al Mar Amarillo, lo que le negaría cualquier intento de acceder a la península de Corea en caso de guerra y, lo que es más crítico, en el largo plazo reduciría su influencia regional, la misma que se sería reemplazada por China (Mearsheimer 2014, 374).

La segunda cadena de islas recorre la costa este de Japón en sentido a las islas Bonin, Marianas, Guam y Carolinas, alcanzando a las Molucas en su

extremo sur. En este contexto, Guam, posesión norteamericana, ha ganado relevancia geoestratégica. Su ubicación central le permite alcanzar Corea del Norte en tan solo 4 horas de vuelo o 2 días de navegación hasta Taiwán. La base aérea norteamericana de Andersen, ubicada en Guam, es la mayor plataforma de proyección estratégica de poder militar en el mundo. Lo que incluye 100 000 bombas y misiles y 66 millones de galones de combustible de aviación disponible en todo momento. Asimismo, Guam alberga un escuadrón de submarinos nucleares y es sede de una base naval con facilidades logísticas adecuadas (Kaplan 2013, 224). La concentración de poder militar (Hard Power) en un solo punto (Guam) refleja la relevancia geoestratégica que representa el este y sudeste asiático para los Estados Unidos; a su vez, evidencia que aún sigue siendo el mayor poder naval del mundo con una capacidad de proyección sin comparación.

China es consciente de ello, y sabe que sería una mala decisión enfrentarse en el corto plazo a los Estados Unidos, considerando, por un lado, el desbalance militar, y por el otro, la interdependencia comercial y económica que mantienen desde hace más de tres décadas, lo que le permitió alcanzar su estatus actual. En ese sentido, China está enfocada en sostener su crecimiento industrial y tecnológico, mientras acumula mayor potencial económico y militar, para lo cual su geografía juega un papel fundamental.

Para el año 2013, China alcanzó la cifra récord de exportaciones de 3 trillones de dólares, de los cuales el 95 % fue transportado a través del mar, lo que representó el 50 % de su PBI (Gompert 2013). El milagro del crecimiento chino y su expansión comercial global ha significado un desafío para sus gobernantes debido a la demanda cada vez mayor de recursos energéticos y materias primas y del problema que representa transportarlos a través del Estrecho de Malaca hacia el Mar Meridional de China (Shambaugh 2013, 163).

El Estrecho de Malaca es un acceso natural cuya importancia geoestratégica reside en que conecta a la China continental con las ingentes reservas de combustibles fósiles ubicados en el golfo Pérsico, lo



que se refleja en que el 80% de sus importaciones pasó a través de ese cuello de botella durante la primera década del siglo XXI (Kaplan 2010). La geografía de los espacios marítimos que rodean China da luces sobre su enfoque geopolítico, basado en el sostenimiento de su demanda industrial: líneas de comunicaciones, fuentes de energía y el desarrollo de centros de poder económico (Sloan 2018, 207); donde el Mar del Sur de China tiene un rol preponderante para sus aspiraciones.

EL MAR DEL SUR DE CHINA

Después de la Segunda Guerra Mundial, este mar ganó relevancia debido a sus consideraciones geopolíticas y económicas. Casi el 50 % del comercio mundial pasa sobre sus aguas, convirtiendo al Estrecho de Malaca en la segunda vía marítima más transitada del mundo (Rowan 2005). Más de doscientas islas se encuentran dentro de este espacio marítimo, la mayoría de ellas inhabitables e irrelevantes, excepto por los grupos Spratly y Paracel.

Siete países se disputan la soberanía de islas, arrecifes y sus espacios marítimos circundantes, basados más en cuestiones históricas que legales. Para el año de 1946, la República China recuperó las islas Spratly de Japón, y algunos años después la República Popular China reclamó casi un 90 % de la totalidad del Mar del Sur de China, empleando la tesis conocida como “Nine-Dash Line” o “U-Shape Line”. Aquel fue el primer intento chino de anexar ese espacio marítimo a su territorio, apelando a hechos históricos, pero dejando de lado el derecho internacional (Li 2010).

Para inicios de los años setenta, el potencial económico y geoestratégico de esta área despertó el interés regional debido a la posibilidad de explotación de combustibles fósiles y gas natural, lo que generó el despliegue de fuerzas navales para asegurar las áreas que cada Estado consideraba bajo su soberanía (Singh 2012). La dinámica entre China, Vietnam y Filipinas ha sido la más violenta, involucrando como resultado el hundimiento de embarcaciones pesqueras y decenas de muertos, lo que incrementó la tensión en toda la región (Zha 2001).

Vietnam reclama la totalidad de las islas Spratly basado en documentos históricos que evidencian su presencia en ellas desde el siglo XVII. En ese sentido, fuerzas vietnamitas han sido desplegadas permanentemente desde 1980, instalando baterías anti-aéreas y zonas de aterrizaje para helicópteros. Por su parte, Filipinas, reclama ocho islotes que forman parte de las Spratly basada en recursos técnicos geográficos, apelando a la proximidad de la isla principal filipina, Luzón, y la relevancia estratégica de las islas para su supervivencia. La mayor controversia se da sobre el arrecife conocido como Mischief, ubicada dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Filipinas y que el gobierno chino considera como parte de su territorio, pese a ubicarse a casi mil millas de la China continental (Rowan 2005).

China es el país con mayor desarrollo económico, industrial y militar en la región. Su imparable crecimiento le ha dado la preponderancia sobre los reclamos territoriales de otros países involucrados, lo que amenaza la estabilidad de la región (Kim 2015). China declaró el año 2010 al Mar del Sur de China como de interés vital para asegurar su desarrollo industrial y económico, para lo cual expresó su voluntad de responder de manera contundente en contra de cualquier amenaza que atente contra su integridad territorial y derechos marítimos (Office of the Secretary of Defense 2013).

La dura postura de Pekín respecto al Mar de Sur de China ha despertado las alarmas en los Estados Unidos, debido principalmente a que antagonizan sobre la libertad de navegación, asociada a la apertura de líneas de comunicaciones marítimas y el flujo de mercancías, recursos energéticos y materias primas. El ejercicio de la libertad de navegación a escala global, de acuerdo a la teoría de Mahan sobre la proyección del poder naval y su alcance ilimitado, ha sido fundamental para la expansión y hegemonía norteamericana.

En ese sentido, el desarrollo de capacidades militares y de proyección por parte del Ejército de Liberación Popular Chino (PLA), ha sido percibido como una amenaza por los aliados regionales de los Estados Unidos, incluidos Australia, Japón y Corea del Sur, lo que ha conllevado a la aparición del viejo



fenómeno conocido como el “Dilema de la Seguridad” (Scott 2019); que no es más que el incremento constante de capacidades militares para tratar de equilibrar el desbalance estratégico provocado por una carrera armamentista unilateral.

La Armada del Ejército de Liberación Popular Chino (PLAN) se encuentra modernizando su flota con buques multirol, submarinos nucleares con capacidad de lanzamiento de misiles balísticos, portaviones con capacidad de proyectar su poder aeronaval (jets de última generación) sobre áreas críticas, y plataformas de proyección anfibia para proteger la soberanía de sus espacios marítimos (Office of the Secretary of Defense 2020). Asimismo, la militarización de islas artificiales en el Mar del Sur de China, específicamente las Paracel y Spratley, se ha convertido en un factor relevante que proveerá una ventaja crítica en el caso de un escenario bélico para conducir operaciones de interdicción marítima en

aquellas áreas consideradas por China como parte de su mar territorial (McDevitt 2015). Por otro lado, Beijing cuenta con diferentes medios coercitivos no tradicionales para atemorizar a sus enemigos a través de milicias marítimas conformadas principalmente por diferentes flotas pesqueras que a su vez son soportadas por una enorme Guardia Costera. Las intenciones económicas, políticas y militares sobre este mar obedecen a una tendencia histórica de las civilizaciones y/o culturas de controlar espacios marítimos confinados, adyacentes a su territorio continental, como parte de su política de expansión e influencia regional.

A través de la historia, los estados se han involucrado en una carrera por ganar el control de su mar adyacente, en un patrón de “expansión circunferencial y transmarina”. El control del Egeo por las polis griegas, el Mediterráneo por Roma, el Caribe por los Estados Unidos, son ejemplos previos y dan luces de

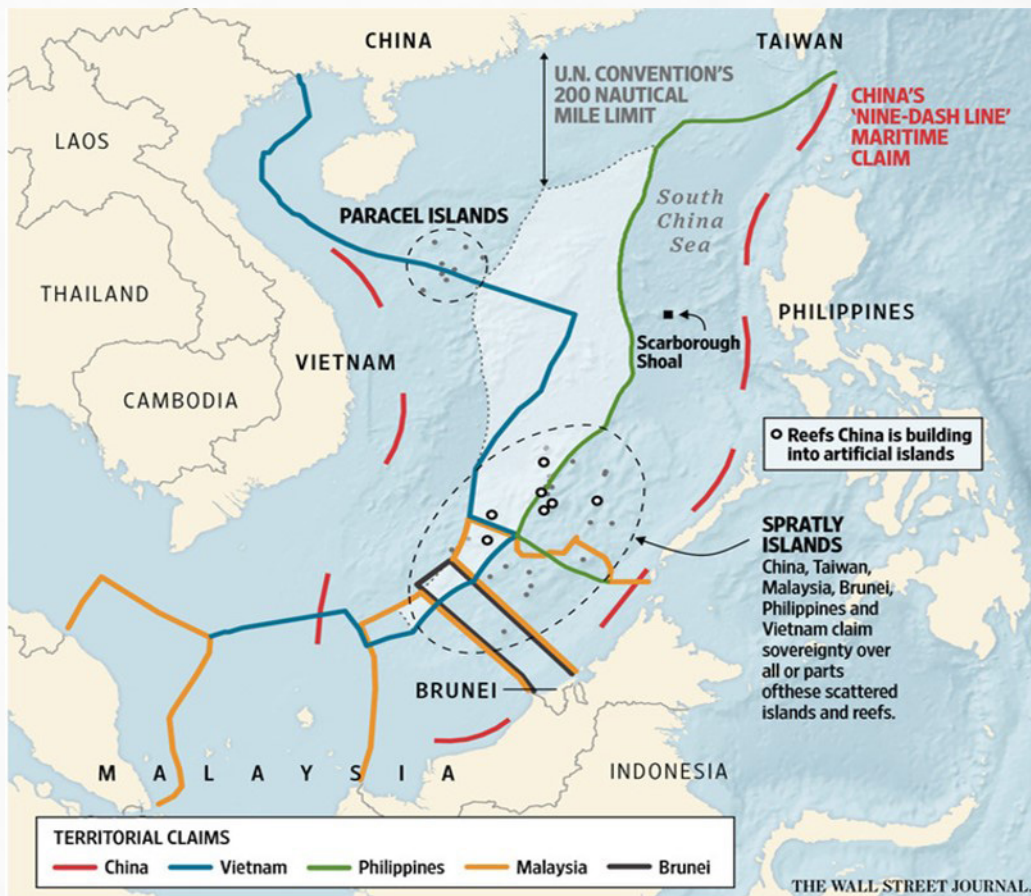


Figura 2: Reclamos territoriales en el Mar del Sur de China. Fuente: The Wall Street Journal



las intenciones de China sobre su mar adyacente, al que también se le conoce como el “Mediterráneo Asiático” (Spykman 1948, xvi). China está demostrando con acciones concretas su deseo de controlar el mar que baña el este y el sudeste asiático, donde el Mar del Sur de China cumplirá un rol geoestratégico fundamental en los siguientes años (Kaplan 2011).

Al igual que lo que representó en su momento el Canal de Panamá para los fines geoestratégicos norteamericanos de expansión global y consolidación como poder naval, China busca controlar su Mediterráneo asiático para luego asegurar el estrecho de Malaca como vía de salida del Pacífico occidental y acceso al Índico; lo que sintetiza la visión de Mahan y su teoría del poder naval cuando menciona que “el destino geopolítico del mundo son los océanos, específicamente el Pacífico e Índico.” La ubicación geoestratégica china, parte del Rimland y con acceso a los recursos ilimitados del Heartland, juega en su favor para la consolidación de sus aspiraciones.

Sin embargo, al correr las áreas en disputa y centros de poder de territorios continentales a espacios marítimos, China actúa como una potencia insegura, amenazando a vecinos y limitando el acceso de fuerzas navales extranjeras, especialmente a la flota norteamericana (Kaplan 2013, 216); lo que da muestras de que aún está en una etapa primigenia de su transición para convertirse en potencia marítima, incapaz de ver al mar como un bien común de la humanidad.

Estados Unidos es la mayor potencia bélica del mundo, con capacidades de proyección de su poder naval y aéreo. El Comando de los Estados Unidos del Indo-Pacífico (USINDOPACOM), el más antiguo de sus comandos combatientes, es la principal fuerza conjunta (terrestre, naval, área y anfibia) que se opone a los planes expansionistas chinos en esta región, a través de la defensa y promoción de sus intereses y la de sus aliados regionales.

Desde el año 2011 el cambio estratégico de Washington hacia Asia (Pivote Asiático) considera la región Asia-Pacífico como clave en la política global, orientando esfuerzos económicos, políticos y milita-

res para empoderar a sus socios y aliados estratégicos, lo que incluye la disputa en el Mar del Sur de China, con la finalidad de mantener su liderazgo e influencia en la región. (Clinton 2011)

En ese sentido, China busca romper el estatus quo promovido por Estados Unidos desde finales de la Segunda Guerra Mundial para imponer nuevas reglas de juego en el plano internacional, basado en un sistema político económico no ortodoxo, que no promueve valores democráticos, como vía para asegurar el éxito de su crecimiento industrial (Weiss 2019). De acuerdo a la Organización Mundial del Comercio (2019), durante el periodo 2009–2018, mientras que Estados Unidos mantenía la primacía mundial sobre el comercio de mercancías y servicios a nivel global, China se logró posicionar en el segundo puesto, desplazando a economías desarrolladas como Alemania, Francia y Japón. Asimismo, el Centro de Investigación de Economía y Negocios (CEBR), menciona que el PBI chino crecerá anualmente al 5,7 % hasta el 2025 y posteriormente lo hará al 4,7 % hasta el 2030 proyectando que, para ese año, China desplazará a los Estados Unidos como la mayor potencia económica del mundo (Jennings 2022).

Siendo la segunda economía más grande del mundo, enfrenta el desafío de convertir su poder económico e industrial en militar, lo que le permitirá alterar el balance de poder a su favor. Para ello, ha desarrollado un nuevo enfoque geopolítico para explotar su posición privilegiada en el sudeste asiático, acceso al océano Índico empleando puertos que se conectan al territorio continental chino a través de una red energética conformada por oleoductos y gaseoductos, complementadas por un sistema vial y ferroviario; y finalmente, para soportar su nuevo enfoque, el desarrollo de capacidades militares asimétricas y de negación del uso del mar, como medio para contrarrestar la influencia norteamericana y de sus aliados en el Indo Pacífico.

NUEVO ENFOQUE GEOPOLÍTICO CHINO

Luego de la muerte de Mao Zedong, Deng Xiaoping ha sido el más relevante de sus sucesores y es considerado el artífice de la China moderna. El desafío que heredó de la China comunista tradicional,



para sacarla de la pobreza y subdesarrollo, fue dar el salto hacia la modernidad y desarrollo industrial a través de reformas políticas y la apertura económica, pero sin deslegitimar al Partido Comunista, lo que significaba mantener su forma de gobierno autoritario (Shambaugh 2013, 5). Por otro lado, esta nueva visión global china reconocía que el medio para estimular la economía a tal punto que permitiera alcanzar niveles sostenibles de desarrollo sería el capitalismo, adaptado al sistema político chino a través, principalmente, de inversiones extranjeras. Esto promovió el desarrollo de centros industriales costeros, en detrimento de las zonas interiores, lo que obligó al gobierno a redistribuir la riqueza y a aplicar políticas para reducir la brecha de crecimiento en las zonas menos favorecidas, lo que a su vez generó el desarrollo de un gran sentimiento nacionalista a lo largo y ancho del territorio chino (Sloan 2018, 207).

Luego de la apertura económica llevada a cabo en 1997, la producción industrial creció de manera exponencial, aumentando la demanda de materias primas y combustibles fósiles. Esto se convirtió en un factor fundamental para su nuevo enfoque geopolítico, que busca controlar el acceso a nuevas locaciones que le aporten de manera continua los recursos naturales y energéticos que requiere. En ese sentido, China se convirtió en el mayor consumidor de energía y el segundo consumidor de petróleo a nivel mundial, del cual la mitad debe ser importado por vía marítima (Dyer 2014, 26).

China, como parte de su nuevo enfoque geopolítico, ha vuelto su mirada al mar, luego de décadas de haber estado enfrascado en un conflicto ideológico y militar con la Unión Soviética. Tras la caída del muro de Berlín pudo reconceptualizar a los océanos como una vía de alcance global que facilite sus fines geopolíticos y económicos. Esta nueva visión marítima, sumado a su vasto territorio e ingentes recursos naturales, de acuerdo con Mackinder, y como se indicó líneas atrás, podría amenazar al “mundo libre”, lo que puede ser interpretado en la actualidad como el desafío que tiene China para romper con el balance de poder clásico, liderado tradicionalmente por las potencias occidentales.

China está explotando acertadamente su posición dentro del Rimland, lo que la ha llevado a reformular sus necesidades marítimas, ambiciones y capacidades para sostener su comercio marítimo e importación energética (Shambaugh 2013, 289). Por otro lado, su territorio interior lo conecta con el Heartland, lo que históricamente ha practicado de cierto modo a través de la Ruta de la Seda; asimismo, en la actualidad le ha permitido desarrollar alianzas estratégicas con países de Eurasia como por ejemplo la Shanghai Cooperation Organization (SCO), con un enfoque en la cooperación militar, económica y seguridad. Sus seis miembros permanentes son Rusia, China, Uzbekistán, Tayikistán, Kazajistán y Kirguistán, los mismos que juntos ocupan casi las tres quintas partes de Eurasia (Sloan 2018, 196).

Podríamos decir que el Rimland y el Heartland están íntimamente relacionados, al ser las dos caras de la misma moneda de un paradigma geopolítico para la conquista de la hegemonía mundial. En ese sentido, China posee ventajas cuantitativas históricas (territorio, población y recursos naturales) que ha convertido, de manera extraordinaria, en ventajas cualitativas en los últimos 30 años, a través de un giro en su política interna y su nuevo rol en los asuntos internacionales. Todo ello le ha permitido convertirse en la segunda economía del mundo y en líder en tecnología de punta, comparable con otras grandes potencias.

Su ingente demanda de combustibles fósiles, proveniente principalmente del golfo Pérsico, ha convertido a su principal punto de acceso, el estrecho de Malaca, en un factor crítico que podría limitar sus aspiraciones geopolíticas y proyecciones económicas, debido a su vulnerabilidad para ser bloqueado por parte de sus rivales, a lo que también se le conoce como el “Dilema de Malaca”. Es por ello, y por la necesidad de romper con este esquema geoestratégico, que China ha desarrollado una nueva red energética que busca acceder a los ricos recursos fósiles del golfo Pérsico a través puertos ubicados en países aliados en el Índico para posteriormente ser transportados por una compleja red de oleoductos, infraestructura vial y ferroviaria hacia sus centros industriales, a miles de kilómetros dentro de su territorio.



Esto representa un cambio en la realidad geopolítica de Eurasia, y su relación con el Heartland y el Rimland, al brindar rutas alternativas al estrecho de Malaca a través de la explotación de una visión continental oceánica china para alcanzar sus fines. El punto clave en esta nueva visión es la construcción de “puertos anfibios” tanto en Gwadar, Pakistán, y la isla de Ramee, en Burma. De acuerdo a Sloan (2018), quien acuñó el término, “puertos anfibios” se refiere a puertos con cualidades únicas, que tienen el potencial de afectar simultáneamente líneas de comunicación, fuentes de suministro de energía y centros de crecimiento económicos tanto en tierra como en el mar.

Estos puertos tienen más que muelles de gran calado, en ellos convergen el mar, facilidades portuarias para carga, descarga y almacenamiento, oleoductos y gaseoductos y facilidades para el transporte aéreo y terrestre, lo que le permitirá a China alimentar de manera sostenida a sus regiones industriales más occidentales (Sloan 2018, 210). Esta visión integradora del Indo-Pacífico a través del empleo de un sistema portuario multimodal rompe el esquema geoestratégico histórico de las potencias navales occidentales, basado en el control de estrechos y cuellos de botella para el dominio de las líneas de comunicación marítima. China, al alterar esta realidad, podrá aumentar su influencia sobre el Índico, para lo cual debe incrementar y sofisticar su poder naval de tal forma que le permita proteger su flota mercante y la de sus aliados.

El puerto de Gwadar se ubica al suroeste de Pakistán, a 500 km de su capital Karachi. El año 2002 China financió este proyecto con 200 millones de dólares, siendo puesto en funcionamiento en el 2008. Este puerto solo es el punto de partida para la construcción de una vasta red energética y vial que busca conectar el mar Arábico, Pakistán y la región oriental China, acercándose estratégicamente hacia el Índico, lo que a su vez tenderá a reconfigurar la relación entre el Rimland y Eurasia. Esta intención se encuentra materializada a través de un memorándum de entendimiento entre China, Pakistán y las repúblicas de Centro Asia, cuyo propósito es desarrollar una infraestructura mixta de comunicaciones que permita conectar el mar Caspio, en el oeste, con

la región china de Xinjiang, en el este, convergiendo en Gwadar en el sur (Malik 2012).

Por otro lado, el puerto de Kyaukpyu, en la isla Ramee, en Burma, incluye facilidades portuarias, líneas férreas y capacidad de almacenaje y refinamiento de combustibles. Asimismo, oleoductos y gaseoductos parten de este puerto para luego recorrer 2800 km antes de llegar a la ciudad china de Kunming, permitiendo el transporte 12 millones de toneladas de crudo y 12 billones de metros cúbicos de gas al año (Sloan 2018, 213). De esta forma, China busca subvertir su realidad geográfica para ganar un acceso directo al océano Índico (Dyer 2014, 52).

Ambos puertos alivian presión y reducen la dependencia que ejerce el estrecho de Malaca sobre el tráfico marítimo chino, de tal forma que dejará de sentirse encajonado entre la primera y segunda cadena de islas y su territorio continental aprovechando el cambio estratégico desde el Pacífico hacia el Índico. Este nuevo enfoque oceánico permite inferir una estrategia marítima, a mediano o largo plazo, que descentralizará de forma permanente la flota china para asegurar las líneas de comunicaciones sobre estos dos océanos contiguos. Para ello es importante el soporte de socios regionales que le permitan aumentar su esfera de influencia a través de la proyección de su poder militar y naval más allá de su territorio continental.

La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) es una organización regional que promueve la cooperación intergubernamental en materia económica, financiera, política y militar para facilitar la integración de los países miembros y otros países asiáticos. Está constituida por Indonesia, Tailandia, Singapur, Malasia, Filipinas, Vietnam, Brunei, Camboya, Burma y Laos. La ASEAN se convierte en un mecanismo de cooperación para defender los intereses de los países miembros principalmente en lo relacionado a la expansión militar y económica china en Eurasia (Rowan 2005). Sin embargo, la ASEAN ha sabido tomar ventaja de su posición geopolítica, atrayendo inteligentemente y de manera simultánea a China y los Estados Unidos, obteniendo, durante ese proceso, ventajas para la consecución de sus fines, debido a que ambas potencias tienen en



juego intereses vitales, de manera directa e indirecta en la región (Hsien Loong 2020).

En esencia, China buscaría adaptar los principios de Alfred Mahan sobre el poder naval para alcanzar sus objetivos políticos, económicos y militares, lo cual supone el desarrollo de una flota oceánica, la cual aún está en proceso de expansión (Kaplan 2013, 215). Para ello, es necesario replantear la relación de Eurasia con respecto del Rimland y Heartland debido al desarrollo tecnológico en aspectos de transporte, comunicaciones y armamento; lo que, a su vez, le ayudará a explotar sus capacidades de anti-acceso/negación de área (antiaccess/area-denial: A2/AD) en un espacio eminentemente marítimo-anfibio.

La modernización de las fuerzas armadas chinas incluye el desarrollo de capacidades A2/AD para conducir ataques de gran alcance contra adversarios que proyecten fuerzas militares sobre el Pacífico, teniendo capacidades más robustas en la primera cadena de islas. Estas capacidades operan en el multidominio de la guerra moderna, enfocándose en operaciones de información, ciberdefensa/ataque, y operaciones espaciales y contra espaciales (Office of the Secretary of Defense 2020). Comparando las capacidades militares chinas con su principal rival, los Estados Unidos, existe una diferencia marcada a favor de este último; es por ello que sus capacidades anti-acceso y negación de área cuentan con un componente convencional y otro asimétrico, justamente para reducir la brecha, mientras gana tiempo para convertir su poder económico en militar.

Para limitar la capacidad de proyección y libertad de navegación de la armada norteamericana sobre el Mar del Sur y Este de China, esta última cuenta con submarinos de propulsión nuclear con capacidad de lanzamiento de misiles balísticos, así como plataformas de proyección aérea estratégica, guerra de minas y defensa aérea (Kaplan 2011). Asimismo, ha identificado como centro de gravedad de las fuerzas militares norteamericanas su capacidad de comando y control; inteligencia, vigilancia y reconocimiento; comunicación estratégica y geolocalización. Para contrarrestarlos, Pekín ha desarrollado capacidades asimétricas, principalmente ciber gue-

rra y guerra espacial (armas cinéticas anti satélite y armas de energía directa), soportados por inteligencia artificial, con la finalidad de atacar sus centros de mando, ubicados principalmente en satélites espaciales (Tellis 2007). China ha efectuado pruebas entre el 2010 y 2014 para alcanzar satélites en órbitas de 10 000 km de distancia de la superficie terrestre con resultados exitosos; sin embargo, los satélites más críticos se encuentran a 36 000 km de distancia, lo que demanda un mayor desarrollo tecnológico por parte de China, el que podría ser alcanzado en el largo plazo.

Por su parte, Estados Unidos se encuentra en proceso de incrementar su poder militar de modo de poder proyectarlos desde los territorios insulares de Oceanía, soportado por aliados estratégicos regionales, pudiendo así concentrar, dispersar y reagrupar varias flotas combinadas, de acuerdo a los principios dictados por Sir Julian Corbett, para contener la capacidad de proyección e influencia China desde su territorio y obtener el control de las principales líneas de comunicaciones marítimas del Pacífico occidental (Kaplan 2013, 225). En ese sentido, tanto China como Estados Unidos se han enfrascado en una carrera por captar la mayor cantidad de socios regionales, lo que se puede ver reflejado, mientras se escriben estas líneas, en las intenciones chinas sobre el archipiélago de Salomón y en la reunión



Figura 3. Militarización de islas artificiales en el Mar del Sur de China.
Fuente: AsiaNews



de los países miembros de ASEAN con el presidente de Estados Unidos, Joe Biden, en Washington el pasado mes de mayo.

El resultado de esta dinámica chino-estadounidense, dentro de este complejo juego geopolítico regional, dependerá de la habilidad de ambos para colaborar y competir simultáneamente, lo que implicará una reformulación del orden internacional en las próximas décadas (Hsien Loong 2020).

CONSIDERACIONES FINALES

China es una potencia emergente que ha logrado un ascenso sin precedentes en la historia de la humanidad. Su estatus actual le permite desafiar ciertas normas establecidas en el sistema internacional, lo que hace presagiar que en un futuro próximo intentará imponer sus propias reglas de juego, soportado por un creciente desarrollo económico, militar y tecnológico.

China es a su vez una cultura milenaria, subestimada a través de la historia por los grandes poderes a pesar de sus potencialidades. Su visión confuciana colisiona con los principios y valores occidentales, que han dominado el sistema internacional durante los últimos 200 años. Por tal razón, China busca explotar todo su potencial humano, geográfico, energético y geopolítico de tal forma que le permita asegurar su crecimiento, mientras acumula el poder suficiente para disputar su hegemonía regional, lo que ha convertido la relación chino-estadounidense en una suerte de dilema entre competencia y cooperación, que puede llevar a una conflagración bélica en el largo plazo.

Es irónico pensar que el capitalismo, sistema contra el que tanto lucharon los líderes comunistas chinos, ideológica y militarmente, se haya convertido en la fuerza motriz que disparó la economía del gigante asiático. El capitalismo promueve la producción y consumo de bienes y servicios a través del desarrollo industrial y tecnológico en un ámbito internacional totalmente competitivo. Alimentar y sostener esta gran demanda mundial de productos de toda índole, desde productos plásticos sin mayor elaboración hasta sistemas de comunicaciones

5G, requieren primordialmente de materias primas y energéticas, así como de investigación científica. Dando esta última por sentada, las dos primeras se han convertido en el esfuerzo principal respecto a su política exterior para abastecer sus industrias de tal forma de atender la creciente demanda mundial; convirtiendo al mar en un factor geopolítico determinante. Sus intenciones sobre el Mar del Sur de China y su cambio geoestratégico del Pacífico al Índico lo demuestran.

Esta nueva visión china busca explotar el ilimitado alcance de las líneas de comunicaciones marítimas para integrarlas en una intrincada red de transporte y comunicaciones continentales eurasiáticas, lo que tenderá a romper con el aislamiento del Heartland. Esto le asegurará a China, por un lado, tener en el lugar correcto y el momento adecuado recursos naturales y fósiles, y por otro lado aumentar su influencia, regional y mundial, lo que probablemente culminará con la disputa por la hegemonía regional con su principal contraparte, los Estados Unidos de América.

China se encuentra en el diseño de una nueva realidad geopolítica euroasiática, donde ella y sus aliados buscan explotar su ubicación geográfica a través del desarrollo de una estrategia basada en conectividad y seguridad energética.

Finalmente es preciso mencionar que los intereses marítimos chinos han aumentado significativamente, lo que aún no va acorde con su flota; vale decir, su poder naval está en proceso de incremento, bajo conceptos modernos pero basados en las tendencias de estrategias navales clásicas, principalmente la de Alfred Mahan. El desarrollo de una fuerza naval contundente le permitirá proyectar su poder nacional, obtener o limitar el uso del mar dentro de un espacio que no se asemeja a ningún otro en el mundo. Ese proceso puede tomar algunas décadas, aunque ciertas acciones como el lanzamiento de su tercer portaviones el mes de junio del presente año, podría acelerarlo, y estará en función de su crecimiento económico e industrial. El ascenso chino como poder marítimo amenazará la estabilidad y el equilibrio estratégico de la región, poniendo a prueba a los líderes chinos. La clave será el balan-



ce entre cooperación y competencia de las dos mayores potencias mundiales, una consolidada y otra emergente, en un mundo eminentemente multipolar, de tal forma de alinear sus intereses nacionales y geopolíticos mientras mitigan sus diferencias a términos aceptables.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Clinton, Hillary. 2011. "America's Pacific Century" Foreign Policy <https://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century/#sthash.BlgjtHDw.dpbs> (Octubre 23, 2020)
- Dyer, G. 2014. *The Contest of the Century* New York: First Vantage Book
- Gaddis, John. 2005. *Strategic Containment*. New York, NY: Oxford U. Press
- Gompert, David. 2013. "Regional Maritime Security" In *Sea Power and American Interests in the Western Pacific*. RAND Corporation <http://www.jstor.org/stable/10.7249/j.ctt2tt8zr.13> (Octubre 10, 2020)
- Holmes, James and Yoshihara, Toshi. 2005. "Command of the Sea with Chinese Characteristics" *Orbis* (Fall)
- Hsien Loong, Lee. 2020. "The Endangered Asian Century: America, China, and the Perils of Confrontation" *Foreign Affairs* <http://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2020-06-04/lee-hsien-loong-endangered-asian-century>. (Agosto 05, 2020)
- Jennings, Ralph. 2022. "China's Economy Could Overtake US Economy by 2030" *Voice of America*, 4 Jan 2022 <https://www.voanews.com/a/chinas-economy-could-overtake-us-economy-by-2030/6380892.html> (Agosto 30, 2022)
- Kaplan, Robert. 2010. "The Geography of Chinese Power: How Far Can Beijing Reach on Land and at Sea?" *Foreign Affairs* 89(3): 22-41
- Kaplan, Robert. 2011. "The South China Sea is the Future Conflict" *Foreign Policy* 188: 76-85
- Kaplan, Robert. 2013. *The Revenge of Geography: what the map tells us about coming conflicts and the battle against fate* New York, NY: Random House Trade Paperbacks
- Kim, Jihyun. 2015. "Territorial Dispute in the South China Sea: Implications for Security in Asia and Beyond" *Strategic Studies Quarterly* 9(2): 107-141
- Li, Mingjiang. 2010. "Reconciling Assertiveness and Cooperation? China's Changing Approach to the South China Sea Dispute" *Security Challenge* 6(2): 49-68
- Mackinder, Harold. 1904. "The Geographical pivot of history" *Geographical Journal* 24(4): 421-437
- Mackinder, Harold. 1944. *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction* Suffolk: Pinguin Books
- Mahan, Alfred. 1890. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* Boston: Little, Brown
- Malik, H.Y. 2012. "Strategic importance of Gwadar port" *Journal of Political Studies* 19(2)
- McDevitt, Michael. 2015. "The South China Sea: Island Building and Evolving U.S. Policy" *American Foreign Policy Interests* 37(5): 253-263
- Mearsheimer, John. 2014. *The Tragedy of Great Power Politics* New York, NY: Norton
- Meinig, Donald. 1956. "Heartland and Rimland in Eurasian History" *The Western Political Quarterly* 9(3): 553-569
- Office of the Secretary of Defense. 2013. "Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China" Retrieved from http://www.defense.gov/pubs/2013_China_report_final.pdf. (Agosto 5, 2020).
- Office of the Secretary of Defense. 2020. "Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China" <https://media.defense.gov/2020/Sep/01/2002488689/-1/-1/2020-DOD-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT-FINAL.PDF> (Octubre 20, 2020)
- Organización Mundial del Comercio. 2019. "Examen Estadístico del Comercio Mundial" <https://www.google.com/search?q=Organizacion+Mundial+del+Comercio.+2019.+Examen+Estadistico+del+Comercio+Mundial&oq=Organizacion+Mundial+del+Comercio.+2019.+Examen+Estadistico+del+Comercio+Mundial&aqs=chrome..69i57.1286j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8> (Agosto 30, 2022).
- Rowan, Joshua. 2005. "The U.S.-Japan Security Alliance, ASEAN, and the South China Dispute" *Asian Survey* 45(3): 414-436



- Shambaugh, David. 2013. *China Goes Global: The Partial Power*. New York, NY: Oxford University Press
- Scott, David. 2019. "China's Indo-Pacific Strategy: The Problem of Success." *The Journal of Territorial and Maritime Studies* 6(2): 94-113
- Singh, Teshu. 2012. "South China Sea: Emerging Security Architecture" *Institute of Peace and Conflict Studies* Retrieved from https://www.jstor.org/stable/resrep09360?seq=5#metadata_info_tab_contents (Agosto 5, 2020)
- Sloan, Geoffrey. 2018. *Geopolitics, Geography and Strategy History*. New York, NY: Routledge
- Spykman, Nicholas. 1942. *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power* New York, NY: Harcourt Brace and Company
- Spykman, Nicholas. 1948. *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power* New York, NY: Harcourt Brace and Company
- Tellis, Ashley. 2007. "China's Military Space Strategy". *Survival* 49 (autumn): 41-72
- Weiss, Jessica. 2019. "China's Rise and the Future of the Global Politics." *Foreign Affairs* 98(4): 92-102
- Zha, Daojiong. 2001. "Security in the South China Sea" *Alternatives: Global, Local, Political* 26(1): 33-51