



Artículos

¿Tiene China aspiraciones de convertirse en una Potencia Marítima?¹

Lucas Pavez / Matías Caubet

Para responder a la interrogante que rige esta sección, es necesario realizar aclaraciones conceptuales básicas, previo al desarrollo del tema en cuestión. La talasopolítica es la disciplina que estudia las relaciones de poder que ejercen los actores políticos, respecto del mar (océano) como medio de comunicación y fuentes de recursos naturales. Lo que la geopolítica clásica vincularía a la noción de espacio vital del Estado. Y enfocándose en aquellas concepciones, el almirante Alfred Mahan acuñó hace más de un siglo, la célebre idea de que aquel que domine los mares, dominará el mundo. Su obra de 1890, “La Influencia del Poder Naval en la Historia (1660-1783)” determinó las nociones del poder de los países sobre el mar, como Dalla-negra sintetiza respecto de sus postulados:

“Los Intereses Marítimos encierran sus valores económicos y sociales, mientras que el Poder Naval los políticos y militares. Los Intereses Marítimos concurren al desarrollo; el Poder Naval a la seguridad. El Poder Naval requiere de un respaldo institucional a través de Políticas de Estado y el desarrollo de un ‘Interés Nacional’; caso contrario, resulta imposible lograr éste o cualquier otro objetivo. El desarrollo y la seguridad redundan en el Poder Nacional” (2013: 2).

Su concepción, inspirada en el imperio británico, y que proyectó para la naciente potencia de EUA, tenía dos aristas que pueden proyectarse a cualquier nación que tenga intenciones de fortalecer su dimensión oceánica: “construir dos poderosas flotas, una mercante y otra militar, que permitieran (...) conquistar mercados más allá de sus fronteras y –con la otra- defender lo conquistado manteniendo siempre abiertas las rutas comerciales, tanto en tiempos de paz como de guerra (...) [Y] disponer de una cadena de bases militares estratégicamente ubicadas” (Luzzani, 2014: 54). De ese modo, buscó asegurar los intereses marítimos, que apuntan a beneficios tanto económicos, políticos, sociales, como militares en el uso del mar, y que en lo global, son labores atingentes al Estado, pero también del sector privado nacional, en lo que respecta a alta mar, aguas jurisdiccionales, fondos marinos y litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos.

Vista la esfera teórica, cabe mencionar que al referirse a China, la historicidad de su política exterior cobra gran importancia. El rol preponderante de China en el mundo en la actualidad, no es el ascenso de una potencia emergente, es la reemergencia china como potencial global, tal como lo fue desde su unificación hace más de veinte siglos, y que (con altos y bajos) se sostuvo como tal, hasta mediados del siglo XIX; un aspecto que parece invisibilizarse desde la perspectiva occidentalista de concebir las relaciones internacionales. Si bien analizar la reemergencia global china escapa al marco de este escrito, cabe indicar una visión descolonialista del valor de China en el Sistema-mundo:

¹ Este escrito es un extracto del artículo: Pavez, Lucas & Caubet, Matías. (2017). “La Proyección Talasopolítica de China y las Disputas Territoriales en el Mar Meridional”. *Revista Chilena de Relaciones Internacionales*, Vol. I, n° 1. Pp. 188-219. Disponible en: <http://rchri.cl/wp-content/uploads/2017/03/VOL-1-No-1-COMPLETO.pdf>

“Hasta el 1800, China producía más acero que Inglaterra y Estados Unidos sumados. Todo el mercado mundial era chino por sus mercancías: la porcelana, la seda (...) Hasta 1800 Europa no podía vender nada a China. Los chinos tenían el mercado mundial en sus manos. De esto hace dos siglos, por eso la situación geopolítica actual de China no hay que pensarla como un milagro chino. Se han despertado de su largo sueño tropical y vuelven a ser lo que fueron hace dos siglos: la potencia industrial y tecnológica de la tierra” (Dussel, 2014: 38).

Desde esta interpretación, se comprende que llamado “siglo de las vergüenzas”, desde el Tratado de Nanjing Chino-Británico de 1842 hasta el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación China-EUA de 1946, fue un periodo en el que la nación china, se vio sometida al imperio de fuerzas colonialistas en su territorio (Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Japón, Alemania y Rusia). Oscura época entre la I Guerra del Opio y la II Guerra Mundial, donde desde el declive de la dinastía Qīng y la naciente República de China, se dio paso al ascenso del partido comunista de MáoZédōng, que en 1949 firma la fundación de la República Popular China que tras una consolidación interna con Máo, comienza su reapertura al mundo y el comercio, desde las reformas de DèngXiǎopíng.

Fundado en todo lo anteriormente expuesto, la orientación respecto de si tiene la RPCh intenciones de convertirse en una potencia marítima, sigue un derrotero marcado. Si bien es cierto, China históricamente se sostuvo como potencia terrestre, sosteniendo su poderío desde la Ruta de la Seda, la importancia que le otorgó al comercio por mar a inicios del siglo XV, con la gran flota de la dinastía Míng comandada por ZhèngHé, le hizo proyectar su influencia desde Asia al mundo (Menzies, 2012). Así mismo, el hecho que las invasiones imperiales llegasen a China desde el mar, marca el valor que la RPCh entrega actualmente a la defensa de su extensa costa.

Para el capitán Mackinlay, hoy: “China afronta un doble desafío estratégico en el ámbito marítimo. Por una parte la defensa marítima y por la otra la necesidad de asegurar su comercio marítimo y los suministros energéticos y de materias primas que abastecen a su industria” (2011: 3). Ello dice relación no sólo con la importancia del comercio exterior para el país, que sobrepasa el 50% del PIB y de la economía marítima que representa más del 10%, sino que también en razón de la dependencia energética externa que vive China para el funcionamiento de su economía. Se trata de “asegurarse de los derechos marítimos a través de la protección de las fuerzas navales y de poseer el control efectivo del océano; explorar y utilizar los recursos marítimos de forma pacífica; construir un orden marítimo armonioso para construir y salvaguardar la estrategia defensiva del poder marítimo con características de paz y de desarrollo” (Cao, 2011: 93). Para erigirse como una potencia marítima, China tiene que: “desarrollar el poder marítimo no sólo es para proteger la seguridad de la costa y los derechos marítimos de China, sino también para garantizar los intereses de ultramar, proteger efectivamente las rutas del comercio internacional y del transporte energético” (Zhou, 2014: 5).

La visión de la construcción de la RPCh como potencia marítima, tiene origen en el estudio del papel que cumple la seguridad, en el desarrollo económico. Malena indica que el Comité Central del PCCh, en 2003, solicitó un estudio naval, que llegó por título “El Surgimiento de las Potencias Mundiales”, donde se concluye que “el poder nacional integral (zōnghéguóli) deriva principalmente del desarrollo económico, el cual es generado básicamente por el comercio exterior, actividad que debe ser protegida por una armada poderosa” (En: Malena, 2011: 1-2). De allí que Malena recoja la visión del capitán chino XúQí, sindicando al mar como fuente alternativa del abastecimiento de recursos, para lo cual la armada china debiese extender su misión y navegar libremente los océanos del mundo para ampliar el alcance de su estrategia marítima defensiva.

El factor geoeconómico y energético es de vital trascendencia para la RPCh:

“El núcleo de la seguridad de los recursos estratégicos es la seguridad del petróleo en la actualidad. Los factores que influyen en la seguridad de la energía petrolífera de China son: a) si puede conseguir una estable y segura oferta del petróleo; b) si puede conseguirlo a precio racional; c) si puede garantizar la seguridad de las rutas del transporte petrolífero” (Zhou, 2014: 7).

Cómo incide en esta situación, la Armada del Ejército de Liberación Popular se hace manifiesto desde la cúpula gobernante: “Para Hú [Jǐntāo] ‘la Armada de China es un actor central en la protección de la seguridad y autoridad de la nación, y en la conservación de nuestros derechos marítimos’, por lo cual ‘su estructura de fuerza debe ser modernizada y orientada hacia capacidades de aguas profundas’” (Malena, 2011: 2).

Aquel vínculo entre desarrollo económico y seguridad, que se acota al nexo del comercio con la defensa, debe comprenderse en el marcogeopolítico de China. Más allá del mar territorial chino se circunscribe lo que “los estrategas navales chinos denominan ‘primera cadena de islas’ y que encierra las aguas circundantes de China, su ‘buffer marítimo’, permitiendo a quien las controle contener las actividades navales chinas y bloquear su comercio marítimo” (Mackinlay, 2011: 3). Esta “cadena” está compuesta por la sucesión de islas que se extiende de Filipinas al sur hasta el archipiélago japonés al norte. En el medio, ubicada la isla de Taiwán, cuyo valor es vital para la RPCh:

“[T]ampoco puede perder Taiwán, porque una vez que éste cayera en manos del enemigo exterior y de las fuerzas separatistas, no sólo perdería el papel de barrera, dejaría abierta la puerta de la parte continental de China y llevaría a que desapareciera la profundidad de la defensa estratégica marítima del país y a que quedara destruido el sistema de su defensa marítima, sino que también se convertiría en un trampolín y cabeza de playa del enemigo exterior para atacar China y se volvería un ‘portaaviones insumergible’ de amenaza a la seguridad de la parte continental de China” (Peng, Zhao&Luo, 2011: 20).

Como se aprecia, la primera cadena de islas puede ser tanto una ventaja, como una desventaja, pues a la vez que puede servir de escudo protector de avanzada para las amenazas externas, si se lo pierde, deja al descubierto toda la parte continental china. Las disputas por los archipiélagos e islas Senkaku/Diaoyu, Spratly y Parcelso, están en el marco de la aspiración de consolidar un “mare nostrum” chino dentro de la cadena de islas (tema de las Spratly y Parcelso).

La cuestión del comercio, seguridad energética y defensa para el desarrollo económico chino ya se aprecia vital. En consideración que más del 50% del petróleo importado por china viene de África Occidental y Medio Oriente, las rutas meridionales cubran importancia. En este sentido, el Estrecho de Malaca es un punto geoestratégico y geoeconómico de trascendencia única en el mundo. Podría considerarse es la “garganta del comercio internacional”. Un 80% de las importaciones del petróleo de China, y un 50% del tráfico mundial, pasan por este estrecho, de allí su valoración global.

Del testimonio de MǎHuān, el historiador que acompañó a ZhèngHé, Menzies rescata que: “Los chinos establecieron una serie de puertos comerciales como Malaca y Calicut en la costa sudoccidental de la India, por todo el sudeste asiático y en toda la extensión del océano Índico. Estos fueron utilizados por las flotas de Zheng He como avanzadillas, proporcionándoles provisiones, agua y madera a lo largo de su camino desde China hasta África oriental” (2012: 101). Esta suerte de enclaves, que sirvieron para la protección de la flota y el comercio chino, pueden proyectarse a la actualidad en lo que se ha denominado el “collar de perlas” de China: el arrendamiento y utilización de puertos e instalaciones logísticas, para un uso civil (comercial) y militar (naval), en terceros países (Albert, 2015), distinto de las colonias, pues no se fundan en la coerción para restarle soberanía a esas naciones, sino que se logran por la aceptación voluntaria, desde la cooperación. Mediante tal estrategia, la RPCh asegura su presencia en países como Camboya, Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka, Paquistán y Somalia, articulando una protección potencial de las rutas de afroasiáticas de sus productos.

Este despliegue hace preguntarse si China tiene capacidad e intención de erigirse sobre un hegemonismo. La RPCh funda su política exterior en los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica formulados por ZhōuĒnlái: 1) respeto a soberanía; 2) integridad territorial; 3) no-agresión; 4) no-intervención asuntos internos; 5) igualdad/reciprocidad. Presenta China su nuevo concepto de seguridad guiado por el espíritu de estos preceptos; partiendo de cuatro ejes: “La confianza mutua constituye la base, el beneficio recíproco el objetivo, la igualdad la garantía y la colaboración la vía de materialización del nuevo concepto de la seguridad”

(Peng, Zhao&Luo, 2011: 24). Enfatizando en que: “La colaboración no es alianza, no es exclusiva, no es perfeccionar antagonismo, ni apunta contra un tercer país, sino que es un mecanismo de seguridad de nuevo tipo abierto, cimentado en la confianza mutua, el beneficio recíproco y la igualdad, que tiene por objetivo salvaguardar la paz en común” (Peng, Zhao&Luo, 2011: 24).

Aquel nuevo concepto de seguridad desde su política de defensa indica que no busca expansión militar, ni conseguir la hegemonía. Argumentando que la cultura china estratégica es ser prudente en la guerra y no belicoso, porque “aunque el país es grande, muere si es belicoso, el arma es nefasta, y la guerra va contra la virtud, y (el arma) es el último recurso” ((Peng, Zhao&Luo, 2011: 35). Respalda los autores del documento en que aunque la dinastía Míng tuvo la mayor flota del mundo, nunca usó el poder naval para establecer colonias o dominar pueblos, sino sólo para comerciar.

Desde estos principios éticos, la RPCh elabora la doctrina de la defensa activa. Ella parte del pensamiento estratégico de la guerra popular de MáoZédōng, pero desde el postulado que en condiciones de informatización, como en la actualidad, la sociedad, economía, cultura y economía se relacionan más estrechamente con la guerra, haciendo difusas las diferencias entre las acciones militares y no-militares, por lo que la fuerza de la defensa nacional, residen fundamentalmente en el apoyo de las masas populares. A partir de la guerra popular, China aplica en su estrategia militar el principio de defensa activa, elaborada en 1956 por PéngDéhuái. Esto se funda en que la RPCh no será el primero en disparar, ni lanzar ataque por iniciativa propia, siendo activa en cuanto:

“el uso flexible de todos los medios militares antes del estallido de la guerra, en combinación con los medios políticos, económicos y diplomáticos, para prevenir e impedir con esfuerzo que la guerra estalle (...) Una vez que la guerra sea inevitable, se buscará controlar en lo posible su escalada en sentidos longitudinal y transversal (...) Para alcanzar este propósito, en el proceso de la realización de la guerra se exige hacer operaciones ofensivas activas, resueltas y flexibles para pulverizar el intento de operación del enemigo y restaurar cuanto antes la situación anterior a la guerra. El principio estratégico militar de defensa activa alberga el ataque en la defensa y el ataque desde la posición defensiva” (Peng, Zhao&Luo, 2011: 92-93).

Ello se refleja en el ámbito del poder naval, en ser defensivos en esencia, pero activos en acción, lo cual se traduce en elevar la línea de capacidad de:

“[C]ombate integral, de disuasión estratégica y de contraataque en las aguas cercanas del mar y desarrollar la capacidad de la cooperación en aguas lejanas y en afrontar amenazas de seguridad no tradicionales (...) Iniciativa estratégica y la capacidad de control estratégico de las zonas marinas lejanas en las luchas militares marítimas con el mantenimiento de derechos e intereses del mar como la tarea central. Bajo la premisa de obedecer y servir a los principios generales del país, la fuerza naval tiene que adaptarse a la necesidad de desarrollar el combate militar marítimo en las zonas lejanas marinas en la actualidad y en cierto periodo futuro” (Peng, Zhao&Luo, 2011: 99).

Ahora bien, analizando los intereses marítimos, el pensamiento estratégico y la doctrina de defensa que rigen a la RPCh, cabe comprender si la capacidad del poderío naval chino, tiene realmente la proyección como para rivalizar con el resto de actores que se visibilizan en el complejo de seguridad regional del Asia Pacífico. Mientras China busca posicionarse en su primera cadena de islas, la segunda cadena de islas que se extiende desde Japón al sudeste, incluyendo las islas Marianas y Guam (enclave norteamericano) y continuando hacia el sur hasta Nueva Guinea, le complejiza la situación a China, haciendo las veces de un cerco insular que le resta libertad de maniobra naval, al ser territorios bajo dominio de sus rivales geopolíticos.

Julio Albert hace una detallada clasificación de los medios con los que cuenta la Armada del Ejército Popular de Liberación², indicando que: “China es ya una gran potencia militar que cuenta con el ejército mayor del mundo, es potencia nuclear y tiene la primera marina mercante mundial” (2015: 40). No obstante, Mackinlay, contrapone que la RPCh posee “una flota formidable en la escala europea, pero todavía muy lejos de igualar a las capacidades que puede desplegar la Marina americana y que por el momento hace imposible para Beijing sostener un desafío naval en condiciones de igualdad con Washington, o incluso con el mismo Japón” (2011: 8). Postulando que una marina oceánica que aspire a equilibrar el poderío naval de EUA, requiere de una fuerza anfibia significativa, y un número importante de portaaviones.

Ambos autores (de profesión militar) postulan que China está próxima a lograr una estrategia de negación del control del mar a posibles adversarios en aguas interiores de la primera cadena de islas, que “requieren la utilización de medios asimétricos, que van desde los sistemas de armas más avanzados, como misiles anti buque supersónicos, hasta el empleo de actores no estatales interpuestos, como ya viene haciendo con el uso de su flota pesquera y agencias no militares” (Mackinlay, 2011: 8). No obstante, el rol de EUA en la segunda cadena de islas, seguiría siendo infranqueable para la RPCh.

2 “La Marina de Guerra cuenta con unos 950 buques: 1 portaaviones, 25 destructores, 47 fragatas, 5 submarinos nucleares de misiles balísticos, 6 submarinos nucleares de ataque, 52 submarinos convencionales, 91 lanchas lanzamisiles, 231 lanchas patrulleras, 90 hidrofoils, 300 patrulleros pequeños, 23 dragaminas, 3 buques anfibios LPD, 33 buques de desembarco LST, 28 LSM, 150 LCM y 30 LCU. 800 aviones de ataque basados en tierra, 18 aviones de patrulla marítima, 72 helicópteros, 26 bases navales. La fuerza de Infantería de Marina es de 7000 soldados. La Flota del Norte tiene su cuartel general en Qingdao que es su base principal. La Flota del Este tiene su cuartel general en Ningtiao que es su base principal y la Flota del Sur tiene su cuartel general en Zhangjiang que es su base principal. En la isla Hainán, China dispone de la base moderna de submarinos de Sania con 11 túneles de 18 metros de altura capaz de albergar a 10 submarinos nucleares balísticos” (Albert, 2015: 14).