



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

“EL ESTRECHO DE MALACA, ELEMENTO CLAVE PARA
LA SEGURIDAD ENERGÉTICA DE LA REPÚBLICA
POPULAR CHINA 2004-2012”

T E S I N A

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A

CARLOS AXEL ANDRADE BARRERA

A S E S O R:

MTRO. ALEJANDRO MARTÍNEZ SERRANO



Ciudad Nezahualcóyotl, Estado de México 2019



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
CAPÍTULO 1	
LA SEGURIDAD ENERGÉTICA DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA	8
1.1 La energía como elemento de la seguridad nacional.....	8
1.1.1 Seguridad Energética de la República Popular China.....	15
1.1.2 Contexto histórico	17
1.2 Marco Teórico Conceptual (Teoría del Poder Marítimo)	21
1.2.1 La República Popular China y el Poder Marítimo	27
CAPÍTULO 2	
EL ESTRECHO DE MALACA	35
2.1 Análisis e importancia	35
2.1.1 Estatus legal del Estrecho de Malaca	38
2.2 Factor de Riesgo	43
2.2.1 Estados Unidos.....	44
2.3 Necesidad de una armada oceánica	50
2.3.1 Derrotas históricas	51
2.3.2 Actualidad de la flota.....	53
CONCLUSIONES	58
FUENTES DE CONSULTA.....	62

INTRODUCCIÓN

Esta investigación se centra en la región del Sudeste Asiático donde se encuentra el Estrecho de Malaca, entre los países de Malasia e Indonesia. Es una superficie de 800 km de longitud, con una anchura de entre 50 y 320 km, un corredor por el que pasan más del 80% de las importaciones de petróleo de la República Popular China (Hongyi, 2009, p. 35). Tomando la línea temporal del año de 2004 porque es cuando China delinea la estrategia *Going Global* la cual pretende competir por mercados y fuentes de abastecimiento de materias primas y recursos naturales, por ejemplo, el petróleo, vital para una economía como China, que comienza a tener mayor interés en salvaguardar el Estrecho de Malaca debido a su necesidad de hidrocarburos, hasta final del año de 2012 por el fin de la presidencia de Hu Jintao.

El objetivo general de la presente tesina es analizar la importancia estratégica del Estrecho de Malaca para la seguridad energética de la República Popular China, estudiando la importancia de la teoría del Poder Marítimo de Alfred Mahan para que pueda salvaguardar sus importaciones de petróleo, y analizar el factor de riesgo que presenta Estados Unidos para la República Popular China en el Estrecho de Malaca.

La investigación parte de la premisa de que la nueva estrategia de Washington en los Océanos Pacífico e Índico es geopolítica y militar, ya que las élites militares y políticas estadounidenses han determinado que China será la amenaza a futuro de la posición hegemónica de Occidente en el sistema mundial.

La hipótesis de la presente tesina propone que el Estrecho de Malaca es un factor de riesgo para la seguridad energética de la República Popular China, y llevará a que incremente su influencia política y militar en el estrecho, especialmente en el tema naval para que pueda cumplir con sus objetivos de seguridad energética, necesitará dotarse de una gran flota naval que pueda proyectar su poderío económico y militar más allá de sus fronteras y hacer un contrapeso al dominio estadounidense en la región.

Desde comienzos de la década de 1990 la República Popular China comenzó a importar hidrocarburos debido al alto crecimiento de su economía, por ende, asegurar los suministros de este valioso recurso estratégico, así como las rutas por las cuales pasaban los buques cargados de petróleo formó parte de su política exterior.

China es la segunda nación más consumidora de petróleo en el mundo (Ibídem, p. 28), solo por debajo de Estados Unidos y ve el petróleo como un recurso económicamente estratégico. El incremento en la demanda de importaciones de petróleo y el fuerte peso de las líneas marítimas para transportar tan valioso recurso dando como resultado una política de seguridad en las líneas marítimas. A partir de 2004 se esforzó para asegurar sus rutas de transporte energéticas.

Por este motivo, China ha implementado una política llamada la Diplomacia del Petróleo, que no son más que esfuerzos para asegurar sus importaciones de petróleo en zonas conflictivas y de mucho riesgo tal lo es el Estrecho de Malaca, por donde forzosamente pasan los buques y que son más del 80% del petróleo que importa (Ibídem, p. 35). Por la misma razón se convierte en una zona importante para China y eje central de la investigación. Indonesia, Malasia y Singapur son países que comparten jurisdicción del estrecho y hacen más complicado el panorama para llevar a cabo acciones de vigilancia continua y mantenerlo seguro, y por ende la seguridad energética de China.

Para comprender esta problemática, en el primer capítulo se desglosará el concepto de seguridad y su vinculación con la seguridad energética. Posteriormente, se estudiará el contexto histórico por el cual la República Popular China ha pasado a ser un importador neto de petróleo desde 1990 comenzó a necesitar más y más petróleo, debido a que sus reservas nacionales y su industria petrolera no era lo suficientemente adecuada y no contaba con las capacidades necesarias para seguir el ritmo de la demanda que se incrementaba debido al crecimiento económico. Todo comenzó con las reformas económicas que impulsó el presidente Deng Xiaoping en 1978, denominadas como el socialismo con características chinas, que abrirían a China hacia el mundo, dándole un importante

crecimiento económico que se traduciría en una mayor demanda de recursos naturales, como el caso del petróleo (Ibídem, p. 79).

El petróleo, un recurso natural primordial para una economía que en esos momentos estaba creciendo a cifras mayores del 8% del Producto Interno Bruto por año (Ibídem, p. 83), convirtió en un importante problema su abastecimiento, ya que durante todo el periodo que la investigación abarca, la dependencia de China en las importaciones de petróleo han incrementado, y aún más, la necesidad de importarlas de mercados como el de Medio Oriente en su mayoría, seguido por África y actualmente el mercado ruso.

En la investigación, se utilizará la teoría del Poder Marítimo de Alfred Mahan, para explicar las acciones que tomará China a futuro en el ámbito militar naval. En el primer capítulo se analizará la teoría del Poder Marítimo. En su teoría, Mahan plantea seis características que conforman el Poder Marítimo de un Estado siendo las siguientes: situación geográfica, configuración física, extensión territorial, número de habitantes, carácter nacional y la clase de gobierno. Se hará un análisis meticuloso de las características para el caso de China, con el objetivo de entender las acciones que implementará para salvaguardar sus importaciones de petróleo que pasan por el Estrecho de Malaca y comprobar que, aunque la teoría del Poder Marítimo de Alfred Mahan tiene más de un siglo de antigüedad, es útil y aplicable para la investigación.

Posteriormente, en el segundo capítulo, se describirán las características generales del Estrecho de Malaca de tan solo 800 km de longitud y entre 50 y 320 km de ancho (Del Campo, 2012, p. 8), se convierte en un punto primordial para las importaciones de petróleo por su accesibilidad y porque se ahorran costos y tiempo. Sin embargo, el estrecho cuenta con problemas de tráfico marítimo, piratería y terrorismo, ya que es un punto importante para China y Japón. Esto lo convierte en un punto geoestratégico para diferentes naciones.

En el segundo capítulo se analizará el factor de riesgo que presenta Estados Unidos en la región con respecto a China, ya que es una línea marítima que puede ser utilizada para afectar el abastecimiento de petróleo de China, por ejemplo, la

séptima flota estadounidense y la intervención en recientes años del Comando del Pacífico con países del Sureste Asiático por mencionar, Malasia, Singapur e Indonesia (Ibídem, p. 29) para llevar a cabo acciones de cooperación y capacitación de personal con el fin de mejorar la vigilancia y seguridad del Estrecho de Malaca.

La importancia del Estrecho de Malaca para China es vital, sin embargo ha querido evitar este factor de riesgo tomando en cuenta otras opciones, por ejemplo, el reducir la dependencia del petróleo de Medio Oriente y mirar más hacia Asia Central en países como Kazajstán y Rusia, por medio de ductos que son más seguros y menos vulnerables a los problemas que enfrenta esta ruta marítima, aunque la opción de los oleoductos es a largo plazo el periodo en que la investigación abarca, el Estrecho de Malaca ha sido el principal punto que vulnera la seguridad energética de China.

Dado que el Estrecho de Malaca es la segunda ruta internacional de petróleo solo después del Estrecho de Ormuz, China ha tratado de mantener una fuerte cooperación con los Estados involucrados en el Estrecho de Malaca, para mantener la ruta marítima bajo control y evitar un posible problema de abastecimiento de petróleo. De igual forma ha tratado de diversificar sus suministros desde otras zonas menos conflictivas y de menor riesgo.

Por otra parte, recién comienzan a implementarse medidas de respuesta de emergencia a eventuales crisis. La creciente importancia de los suministros energéticos que son transportados desde países del Medio Oriente (entre los que se cuentan Omán, Yemen e Irán) hacia China, ha aumentado la importancia de las líneas de comunicación marítima que cruzan los estrechos del Sudeste Asiático hacia el Mar del Sur de China, generando la percepción de que Estados Unidos es la principal amenaza de seguridad energética, lo que podría hacerla priorizar los vínculos energéticos continentales con Rusia, Kazajstán y Pakistán.

En el segundo capítulo de la investigación se hace un análisis de las capacidades de las fuerzas armadas con las que cuenta China, y por qué es necesario renovar su flota naval para hacer frente a futuras crisis, ya sea con los Estados Unidos, o India, su contrapeso más importante en la región.

El presente trabajo de investigación servirá para entender el comportamiento de la República Popular China frente a la dependencia de petróleo, y sus estrategias con el fin de mejorar las líneas marítimas de sus importaciones de petróleo. Se investiga el tema porque en los últimos años, el Sureste y Suroeste Asiático se han convertido en importantes temas en geopolítica y por el alto crecimiento económico de la República Popular China.

Las futuras disputas territoriales que en el Estrecho de Malaca pueda tener en la región es otro factor importante para llevar a cabo esta investigación. La información que se obtenga podrá ayudar a dar seguimiento y crear nuevas perspectivas a futuro sobre el campo de la importancia estratégica del estrecho en materia de tránsito marítimo de hidrocarburos, además para entender la importancia de China en incrementar y remodelar sus capacidades navales en un futuro próximo. Se espera que la investigación genere nuevas líneas de investigación en el campo de las Relaciones Internacionales en el Sudeste y Suroeste Asiático.

CAPÍTULO 1 LA SEGURIDAD ENERGÉTICA DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA

1.1 La energía como elemento de la seguridad nacional

La energía es una pieza clave para el funcionamiento de cualquier país tanto a nivel doméstico, como a nivel industrial, comercial y militar. En el caso chino, un corte en el suministro energético de alguno de sus principales suministros podría suponer un fuerte obstáculo para la continuidad de su crecimiento económico lo cual significa que es una amenaza a su seguridad energética y, por ende, a su seguridad nacional.

Históricamente, la seguridad nacional es la base de la existencia y permanencia de los Estados-Nación en el sistema mundial. El concepto de seguridad nacional como mencionó Wang Zhengyi significa, “asegurar la independencia mediante la preservación de la soberanía estatal y la integridad territorial” (Sánchez M. , 2012, p. 2). El concepto es importante en la investigación en el sentido práctico ya que se refiere a la política pública de seguridad nacional que implica desde la planeación hasta la ejecución.

Lo mismo sucede con la seguridad energética, al convertirse en uno de los objetivos básicos y primordiales de los países como el caso de la seguridad nacional, el asegurar el abastecimiento de recursos energéticos necesarios para su subsistencia, desarrollo y crecimiento económico. Está claro que solo algunos Estados pueden proveerse sus propios recursos energéticos, por lo que el resto se ven en la necesidad de buscarlos fuera de sus fronteras.

En el momento en el que se cruzan estos límites, significa que se pasa del ámbito nacional al internacional. Por lo tanto, implica que la seguridad energética de un país puede depender de otros y éste deberá relacionarse con los demás a través de su política exterior. Por lo tanto, esta última puede ser la vía para lograr algunos intereses de seguridad nacional y es por este motivo que ambos conceptos estén vinculados.

Desde la formación de las primeras comunidades humanas, la seguridad es un objetivo vital para los individuos, su principal objetivo es la supervivencia de los seres humanos. En un principio, los individuos se encargaban de proveérsela a sí mismos, posteriormente, el hombre comprendió que agruparse en comunidades obedecía al objetivo de protegerse para sobrevivir y evolucionar.

Una concepción actual de Seguridad es mencionada por Emma Rothschild (1995) afirma: “Aunque la seguridad sea un objetivo de los individuos, solo es alcanzada en un proceso colectivo o político” (p. 70). Esto quiere decir que cada individuo busca su propio bienestar y vivirá en una comunidad que le facilitará la supervivencia, por lo tanto, tiende a generar una red de cooperación entre los integrantes para responder a la ausencia de seguridad conjunta.

La paz de Westfalia de 1648, creadora del sistema estatal estableció el modelo de Estado-Nación europeo que fue imitado por muchas comunidades políticas en el mundo, sin embargo, las cuestiones culturales e históricas de las distintas regiones del mundo no permitían que el diseño westfaliano se acoplara por completo debido al significado del término Nación.

De acuerdo con Mario de la Cueva (1986, p. 86), la Nación es definida como la unidad espiritual de un pueblo, que posee una cultura e historia propia que define su filosofía de vida y existe en un tiempo y espacio determinado. Por lo tanto, entiende que son un grupo de personas vinculadas por su origen, vivencias, experiencias y una lengua específica, todo ello les hereda una cosmovisión heredada.¹

Por ende, la Seguridad Nacional tiene como objetivo la protección del ente estatal, en sus componentes de población, territorio y gobierno. Dicha seguridad abarca cinco sectores: siendo estos, militar, político, económico, social, y ambiental. “Cada ámbito debe atenderse de acuerdo con las prioridades que están definidas por un tiempo, lugar y contexto histórico determinado” (Buzan, 1991, p. 19). Por este motivo, cada país posee su definición de seguridad nacional de forma que sea

¹ La palabra cosmovisión se entiende, de acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española, como una manera de ver e interpretar el mundo.

congruente con sus intereses nacionales. “El interés nacional es el principal criterio en términos del cual un Estado considera los factores de situación, determina las prioridades relativas para conseguir diferentes objetivos, establece y evalúa cursos de acción y toma de decisiones” (Lerche, 1967, p. 5).

Inicialmente, la capacidad de un país para mantener su condición de seguridad se basa en un ejército fuerte con un gran arsenal y en maniobras políticas acertadas, debido a que se trata de preservar únicamente la integridad territorial y la soberanía. En el siglo XXI, “el poder nacional no está dado necesariamente por las fuerzas armadas, sino se complementa con el dinamismo económico y la capacidad de innovación tecnológica” (Klare, 2003, pp. 24-25), por eso se necesita, no solo desarrollar tecnología, sino poseer los recursos adecuados para crearla, por este motivo, “la búsqueda y la protección de las materias primas críticas se contempla como una de las funciones primordiales de la seguridad que tiene a su cargo el Estado.” (Ibídem, p. 33).

En el siglo XXI existen diferentes tipos de amenazas al Estado-Nación:

- Económicas: Creadas por la necesidad de energía, materias primas o por cambios en el medio ambiente.
- Políticas: Creadas por la inestabilidad que conduce a la secesión de los Estados-nación.
- Sociales: Creadas por limitaciones en el poder nacional para resolver o satisfacer demandas y necesidades de la sociedad nacional.
- Militares: Migración, crimen organizado y guerra.

Analizando las amenazas es posible comprender la importancia de las materias primas dentro de la seguridad nacional, puesto que prevalece la capacidad económica de las naciones y está dada por el abastecimiento de recursos que permitan el desarrollo de la tecnología. La seguridad económica nacional supone la necesidad de garantizar la supervivencia de los sectores económicos vitales para el crecimiento del país.

La seguridad energética puede ser definida como “la capacidad de un Estado para satisfacer la demanda nacional de energía con suficiencia, oportunidad, sustentabilidad y precios adecuados, en el presente y el futuro” (Sánchez M. , 2012, p. 4). Es importante mencionar que el pensamiento tradicional sobre seguridad energética toma al petróleo como elemento principal. De esta manera queda vinculada la seguridad nacional con la seguridad energética, tema de la investigación que será desarrollado más adelante.

Una vez entendido los conceptos básicos de seguridad nacional y seguridad energética, es importante analizar esos mismos conceptos en relación con la República Popular China para posteriormente abordar el tema de la seguridad energética como elemento fundamental para los Estados.

La seguridad nacional de China tiene un importante punto de ruptura en la historia,² es en 1949 con la creación de la República Popular China en la ciudad de Beijing, después de una guerra civil que duraría 3 años. De acuerdo con Chen Ou (2011, p. 87), a partir de esa fecha la seguridad nacional se divide en cuatro eras: la de Mao Zedong, Deng Xiaping, Jian Zenim y Hu Jintao. Cabe aclarar que en la actualidad cabría agregar la era de Xi Jinping quien encabeza la quinta generación de líderes chinos.

Las eras de seguridad nacional, una vez creada la República Popular China, son:

² En este trabajo se menciona un punto de ruptura importante, no por ello es el único.

Eras de la seguridad nacional en la República Popular China

Tabla 1

Era Mao Zedong (1949-1976)	Era Deng Xiaoping (1978-1992)	Era Jiang Zemin (1992-2003)	Era Hu Jintao (2003-2013)
<p>Importancia de la seguridad extrema debido a los conflictos derivados de la Guerra Fría.</p> <p>La ideología marxista marcaba la forma de actuación y establecía prioridades de seguridad nacional bajo un análisis de clases sociales.</p>	<p>La reforma y la apertura económica marcaron el cambio en la seguridad nacional.</p> <p>En esta época se fue diluyendo la rigidez de la ideología Maoísta y se comenzaron a enfrentar amenazas internas a la seguridad derivadas de la entrada de capitales e inversiones captados por la creación de las Zonas Económicas Especiales.</p>	<p>La prioridad fue la seguridad interna.</p> <p>Se anunció que el nuevo concepto de seguridad incluía cuatro puntos; construir seguridad para todas las naciones, crear seguridad nacional comprensiva, construir seguridad internacional a través de la confianza, beneficio mutuo y cooperación y dejar atrás la Guerra Fría para dar paso al nuevo orden internacional.</p>	<p>Se le da importancia a la seguridad marítima, económica y repeler fuerzas separatistas de Xinjiang Uigur, Tíbet y el caso de Taiwán. En esta era es más aún evidente el cambio de seguridad tradicional a seguridad ampliada. Surgen conceptos como el desarrollo pacífico y la sociedad en armonía, cuya intención eran desarrollo moderado y la estabilidad económica.</p>

Fuente: Elaboración propia con información de (Ou, 2011, pp. 87-92)

Es posible apreciar el cambio de seguridad tradicional, aquella relacionado con cuestiones político-militares, a seguridad ampliada en el caso de China ha sido lenta esta transición. De esta manera es probable que durante la era de Mao Zedong y de Deng Xiaoping, el país no contara con las condiciones económicas adecuadas

para mantener su propia seguridad. Con el paso de los años el crecimiento económico que comenzó a ser visible al final de la era de Deng Xiaoping y el poder que aquel ascenso provocó fue capaz de ejercer otro rol a nivel internacional y buscar sus objetivos de seguridad nacional.

A partir de la era Hu Jintao, es notorio que la economía jugó un papel mas importante en la seguridad nacional puesto que ello dio mayor poder a la Nación y fue en ese momento “cuando la globalización comenzó a ser vista como una oportunidad histórica no sólo para el crecimiento económico sino tambien para la reinención del Estado chino” (Wang, 2008, p. 159). Por este motivo, se busca fortalecer todo lo que permita mantener la seguridad económica, por ejemplo, la seguridad energética.

En este sentido, el entonces presidente Hi Jintao anunció en el año 2000, en su discurso pronunciado en Yakarta, el Nuevo concepto de Seguridad, con una perspectiva regional, cuyo objetivo era evitar que otros países la consideraran una amenaza económica y militar; además contempla el respeto mutuo, la cooperación, y la solución pacífica de controversias (Delage, 2014, pp. 76-77).

Es evidente la importancia al medio internacional para el mantenimiento de su propia seguridad, para Beijing los intereses vitales son: “la soberanía, la integridad territorial y la unificación nacional, el sistema político constitucional y la estabilidad social, y el desarrollo sostenible tanto social como económico...” (Sánchez, 2008, p. 3).

Se menciona el desarrollo social y económico, en este, se engloba la seguridad energética, ya que un adecuado abastecimiento energético permitirá elevar, o al menos mantener el nivel de crecimiento. Cabe aclarar que China considera la excesiva dependencia a la importación de materias primas como una amenaza y por ello, es una cuestión de seguridad nacional. Estas materias primas son para la creación de energía siendo parte de la seguridad económica y comprende el aseguramiento de petroleo, gas natural, carbón, entre otras fuentes. Se hace énfasis en que el aprovisionamiento de energéticos solo se vuelve un

asunto de seguridad nacional cuando los materiales estratégicos necesitan obtenerse del exterior ya que el aprovisionamiento corre riesgos.

El concepto tradicional de seguridad que se centra más en la defensa del territorio y la soberanía resulta insuficiente para explicar fenómenos como la seguridad energética, tema en el que la investigación se basa y que para analizarlo se necesita utilizar el concepto actual de seguridad ampliada, a través del cual se introducen nuevas variables respecto al concepto tradicional que afectan a la seguridad.

De este modo, la importancia de la energía radica en que afecta todos los ámbitos de la definición ampliada, no solo en el rubro económico, sino también en el político con las relaciones con otros Estados, en el social, ambiental y en el militar caso que se abordara más adelante en esta investigación. Las cuestiones energéticas tienen efectos en todas las aristas de la seguridad.

Entendido lo anterior, cuando el objeto de seguridad es específicamente la energía, se le llama seguridad energética. De acuerdo con Maitre J. Iturre (2008), “se centra en tres ámbitos específicos que son: los recursos energéticos, el desarrollo económico y el ambiente” (p. 10). Igualmente, menciona que existe una relación directa entre los dos primeros ya que entre mayor demanda de recursos energéticos mayor crecimiento económico.

De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía, la demanda energética será mayor en Asia en comparación a otras regiones del mundo, donde las importaciones pasarían de 48% en 2004 a 73% en 2030 (IEA, Agencia Internacional de Energía, 2004). Este incremento se debe al crecimiento económico que ha tenido la región hace algunos años lo cual requiere un abastecimiento continuo de combustibles para mantener el funcionamiento y productividad de todos sus sectores. Por lo tanto una excesiva dependencia del exterior es una amenaza a la seguridad energética, y por ende, a la seguridad nacional de cualquier Estado.

Parece útil considerar la confianza energética, que “es la disponibilidad de recursos energéticos en todo momento y a largo plazo” (OEA, 2012, p. 11), que se ve afectada por el agotamiento de reservas, la guerra o conflictos geopolíticos.³

Con los fundamentos de la seguridad energética, se procederá a revisar brevemente la seguridad energética de la República Popular China para comprender la importancia del suministro energético estable que pueda sostener su crecimiento económico.

1.1.1 Seguridad Energética de la República Popular China

Si bien la seguridad energética abarca diferentes fuentes de energía, esta investigación se enfocará en el petróleo por ser un recurso que experimenta un incremento constante en las importaciones chinas.

En las últimas décadas en las que China presenta un incremento económico, la demanda de energéticos se elevó de igual forma hasta el punto de volverse importador neto de petróleo en 1993. Esto a provocado que el gobierno abandone la idea de auto-suficiencia energética para enfocarse en obtener los recursos necesarios del exterior, si se acepta que China es el segundo consumidor de petróleo mundial desde el año 2003 (Downs, 2000, pp. 1-3), se observa un escenario poco alentador y con una situación que requiere medidas urgentes.

Debido al aumento constante en las importaciones de energéticos y a la volatilidad de los precios en el mercado global, el gobierno chino adoptó una política de reorganización administrativa que incluye ese sector, pero focalizándola regionalmente. En el décimo plan quinquenal (2001-2005) se mencionó por primera vez la seguridad energética y se delineó una estrategia. De acuerdo con la Comisión Económica y de Seguridad Estados Unidos-China, reunida en 2003, uno de los

³ El tema de los conflictos geopolíticos en zonas inestables, que afectan el abastecimiento energético, es parte de la justificación de la hipótesis de este trabajo, el cuál será analizado en el Capítulo 2 de esta investigación.

principales elementos de la política de seguridad energética es “diversificar las fuentes de importación de energía, el propósito es reducir la dependencia de zonas geopolíticamente inestables, en las cuales el suministro se vea afectado ya sea en el tema de abastecimiento y transporte” (Government, 2003, p. 42). Con lo anterior, queda claro que las intenciones de China son evitar las zonas de abastecimiento y rutas marítimas conflictivas por las cuales sus importaciones energéticas hacen uso.

“En las pasadas cuatro décadas el comercio marítimo mundial se ha cuadruplicado: el 90% del comercio mundial y dos tercios del petróleo son transportados por mar” (Klare, 2008, p. 3). Las rutas marítimas y la infraestructura costera que las apoyan son la tabla de salvación de la economía global actual. Las expectativas de crecimiento son cada vez mayores y el incremento de la competición por los recursos unidas a la escasez alientan a las naciones a ejercer cada vez más reclamaciones de soberanía sobre parcelas cada vez mayores del océano, vías fluviales y recursos naturales, resultando de todo ello potenciales conflictos.

Alrededor del 80% de la energía que mueve la industria china llega a través del Estrecho de Malaca (Gómez, 2011, p. 7) que es el estudio de caso en el que esta investigación se basa, y del océano que lleva el nombre de su mayor competidor regional, el Índico.

La principal distribución geográfica de las importaciones del petróleo de China son Medio Oriente (37.3%), Asia oriental (23.8%) y África occidental (16.3%). Estos tres lugares ocuparon casi 80% en 2004 (Bustelo, 2005, p. 7). Arabia Saudita, Angola, Irán, Omán ocuparon 17.5%, 13.8%, 11.3% y 8.5% respectivamente en 2005. Estos lugares son muy inestables en la situación interior, especialmente con la crisis nuclear de Irán de los últimos años y también son lugares principales a donde Estados Unidos quiere exportar su democracia y ejerce las políticas antiterroristas.

Como se mencionó en este apartado, la capacidad de poseer y controlar los recursos estratégicos influye directamente en el desarrollo de la economía, ya que en la actualidad el petróleo es el principal combustible y medio por el cual abastece

a su gran industria y mediante ella sustenta su crecimiento económico, se entiende que el núcleo de la seguridad de los recursos estratégicos es la seguridad del petróleo.

Los factores que influyen en la seguridad de la energía petrolífera de China son:

- a) conseguir una estable y segura oferta del petróleo.
- b) conseguir petróleo a precio racional.
- c) garantizar la seguridad de las rutas del transporte petrolífero.

En este último factor se basa la hipótesis de la investigación, tomando como factor al Estrecho de Malaca una posible amenaza a la seguridad energética de China ya que como se mencionó por esta ruta pasan alrededor del 80% (Hongyi, 2009, p. 35) de sus importaciones de petróleo.

1.1.2 Contexto histórico

El factor energético se vuelve indispensable a partir del uso del carbón y después del petróleo, ya que implica hacer funcionar al Estado económicamente. Todo tipo de energía es necesaria para el desarrollo y crecimiento de un país.

“En la actualidad la República Popular China es el segundo mayor consumidor y segundo mayor importador de petróleo crudo en el mundo” (Ibídem, p. 27). China fue autosuficiente en recursos energéticos, específicamente de petróleo hasta 1993, cuando su producción nacional comenzó a caer, mientras que su consumo y el país comenzaba a ser un importador neto de petróleo. Sin embargo, su participación en el mercado internacional de petróleo como importador neto de petróleo es relativamente reciente.

Hacia mediados del siglo XX, a partir de la llegada del Partido Comunista al poder⁴ y con la asistencia tecnológica y científica de la ex Unión de Repúblicas

⁴ En el contexto de la Guerra Fría, la guerra civil en China dio la victoria al Partido Comunista, lo que trajo consigo una nueva ideología marxista-leninista y una economía manejada por el Estado, a semejanza de la Unión Soviética. Por ende, opuesto a la orientación de democracia representativa y económica de mercado que encabezó Estados Unidos.

Socialistas Soviéticas (URSS), se comenzaron proyectos para el desarrollo de fuentes de energía en China. Con el cisma sino-soviético de principios de los años sesenta, los proyectos quedaron estancados ante la retirada de los científicos rusos del territorio chino.⁵

Durante la década siguiente el país comenzó a depender de la URSS de sus productos de petróleo refinado. Como consecuencia de esta experiencia fallida que puso en evidencia la dependencia energética del país, Mao Zedong estableció alcanzar la independencia en términos de energía como uno de los más importantes objetivos de su gobierno. El descubrimiento y la explotación de un yacimiento de petróleo en Daqing a partir de 1959, le permitieron lograr la autosuficiencia en el abastecimiento e incluso comenzar a exportar parte de la producción. Pero hacia mediados de la década de los ochenta, la falta de crudo en la economía local comenzó a hacerse sentir y el gobierno decidió renunciar al objetivo de la autosuficiencia en 1986 (Rubiolo, 2010, p. 60).

El rápido proceso de industrialización que el gigante asiático comenzó a atravesar desde 1978⁶ conjugado con las escasas fuentes nacionales de recursos energéticos en relación con su consumo, llevaron al país a perder la capacidad de autoabastecerse en términos petroleros en 1993. Sin embargo, debido a la relativa escasez de los recursos petrolíferos, con el desarrollo de la economía aumentó el conflicto de la demanda y la oferta del petróleo. “A partir de 1993 se convirtió en un importador del petróleo refinado, en 1996, importador del petróleo crudo y en 2002, el segundo consumidor mundial de petróleo” (Zhou, 2014, págs. pp. 7-8). Gracias a las reformas implementadas en 1978 por Deng Xioping, China logró un crecimiento económico impresionante en las décadas posteriores con la creación de las Zonas

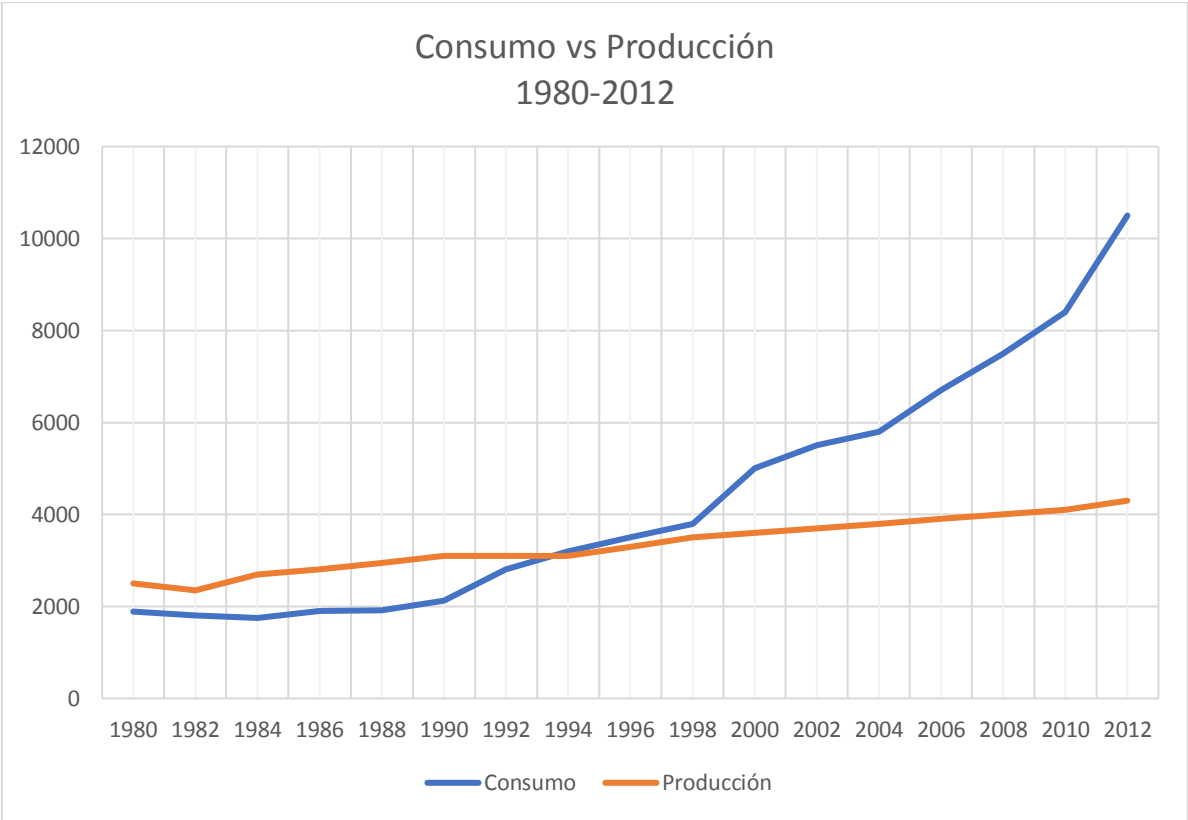
⁵ Dentro de este esquema de la guerra fría, la República Popular China de orientación socialista, siguió los lineamientos propuestos por la Unión Soviética, opuestos a los de Estados Unidos. Esto ocurrió hasta 1960 cuando la URSS y China rompen relaciones y el país busca su propia vía socialista.

⁶ Este proceso de modernización económica se conoce como las Cuatro Modernizaciones y se centró en áreas de agricultura, industria, ciencia y tecnología. Fue complementado por el estímulo a los emprendimientos individuales para aumentar tanto la productividad como la autonomía regional especialmente en las ciudades de la costa del este más vinculadas al mercado internacional y a capitales extranjeros y, en el plano político-social, con el fortalecimiento de las instituciones socialistas democráticas y el reconocimiento de una mayor libertad de prensa.

Económicas Especiales, lo que significó que se industrializara y que las nuevas ciudades exigieran mayores cantidades de petróleo para satisfacer a su industria, que es el motor principal de su economía y en la cual basa el crecimiento económico.

Consumo y producción de Petróleo de China

Gráfico 1



Fuente: Elaboración propia con datos de (Eberling, 2014, p. 5)

Como se observa en el gráfico anterior, el consumo con respecto a la producción de China tiene un antes y un después a partir de 1993, para posteriormente comenzar a importar en cantidades cada vez mayores, sin embargo, su producción nacional muestra un estancamiento considerable a pesar del paso de los años.

China continúa teniendo crecimiento en su Producto Interno Bruto (PIB), aunque en años recientes (2011-2012) se haya ralentizado en los últimos años pasando de un ritmo de crecimiento del 10% entre 2000 y 2010 a un 9.2 en 2011 y un 7.8 en 2012 (EIA, 2012). Como menciona la autora Andrea Bonet (2014):

...las reformas implementadas en China dedicadas a procurar un aumento de la demanda interna y a convertirse en la fábrica del mundo, han contribuido a la mejora de la situación también para las familias, ya que los ingresos netos per cápita han aumentado para la población urbana y para la rural en un 8.8% y un 9.9%, anual respectivamente. Así, el 21.5% de las familias urbanas tiene un automóvil particular, lo que supone un incremento del 15.5% en 5 años. Del mismo modo, las condiciones habitacionales también han mejorado y los residentes del campo y de la ciudad poseen más metros cuadrados para vivir. Asimismo, China avanzó en la construcción de infraestructuras, como la construcción de 609.000 km de carreteras; siguió adelante con su proyecto de exploración lunar e incorporó a la marina el primer portaaviones (p. 7).

Entre los países no pertenecientes a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), uno de los que más llama la atención por su enorme demanda y consumo energético es China. Por ejemplo, en 2011 produjo un total de 3,234,495 de toneladas de petróleo crudo y además importó 1,853,316 de toneladas, convirtiéndose, ese año en el segundo mayor importador de petróleo (IEA, International Energy Agency, 2012), debido al incremento en la producción, en los salarios y en los nuevos proyectos de infraestructura que esta implementado. Los datos anteriores llevan a una conclusión lógica: está necesitada de una fuerte y continua demanda energética que soporte el crecimiento industrial y el aumento en el consumo energético por parte de las familias y las empresas chinas.

Lo importante para la investigación es que las rutas principales del transporte del petróleo de China son marítimas y pasan por un estrecho en específico el Estrecho de Malaca, de acuerdo con Liying Zhou (2014):

...las rutas marítimas por el Océano Índico y el Mar del Sur de China cargan la mayoría del transporte marítimo del petróleo del país. En concreto, las importaciones de Medio Oriente y África pasan por “el Canal Suez, el Estrecho de Ormuz, el

Océano Índico, el Estrecho de Malaca, el Mar del Sur de China”. El Estrecho de Malaca ha sido “el Talón de Aquiles” para el transporte del petróleo. Según estadísticas, un 80% de las importaciones del petróleo de China pasa por este estrecho. Cada día un 60% de los cargueros son de China (p. 9).

A partir del año 2000, la creciente piratería en las aguas y los crecientes ataques a los cargueros del petróleo se han convertido en una forma de terrorismo. El Estrecho de Malaca también es uno de los 16 pasos estratégicos marítimos de Estados Unidos, “la garganta del transporte del petróleo de China está expuesta al riesgo de ser cortado debido a la guerra, los ataques terroristas y otros factores políticos, de tal forma, amenaza fuertemente la seguridad energética China” (Ibídem, p. 10).

Las previsiones de crecimiento indican que entre 2002 y 2025 el consumo de petróleo aumentará a una tasa anual media del 4.5% en China, los motivos del consumo son: la reducción de la dependencia con respecto al carbón, el aumento en el consumo de petróleo y el aumento de la reserva estratégica, que se empezó a crear en 2005 en cuatro localidades de las provincias de Zhejiang, Shandong y Liaoning. La reserva pasará de 100,000,000 de barriles en 2008 a más de 600,000,000 de barriles en 2020 (Bustelo, 2005, p. 3).

A partir de 1993 y con ayuda de estas previsiones, se observa la búsqueda de fuentes de abastecimiento y rutas transporte confiables y seguras, se convirtió en una de las principales metas de seguridad para China, dada la necesidad de proveer a industrias y ciudades en pleno auge específicamente para sostener el crecimiento económico.

1.2 Marco Teórico Conceptual (Teoría del Poder Marítimo)

Con la finalidad de comprender las Relaciones Internacionales existe una serie de teorías que buscan explicar fenómenos o hechos en un tiempo y ubicación específicos. Sin embargo, las teorías son aplicables solo si varios objetos y

procesos, movimientos y acontecimientos, acciones e interacciones son vistos como partes que forman un campo de investigación que es estudiado en sí mismo.

Para esta investigación se utilizará la teoría del Poder Marítimo de Alfred Mahan, con la finalidad de explicar la actuación de la República Popular China en la búsqueda de su seguridad energética, principalmente con la renovación e incremento en su Marina de guerra para mantener protegido el Estrecho de Malaca uno de los principales estrechos estratégicos en el mundo y buscar nuevas opciones que hagan un contra peso al uso de este estrecho.

Principales Estrechos estratégicos

Mapa 1



Fuente: (Del Campo, 2012, p. 23)

Alfred Thayer Mahan (1901) interpretó el mar como: “un gran común, un medio a través del cual el comercio y la fuerza militar pueden fluir libremente” (p. 86).

“La teoría del Poder Marítimo comenzó a desarrollarse a finales del siglo XIX y principios del siglo XX por Alfred Thayer Mahan” (Tébar, 2014, p. 1), el cual además de estar relacionado con el ejército y la guerra escribió gran cantidad de libros, entre ellos, “La Influencia del poder naval en la historia 1660-1763”, en esta obra explica una serie de teorías geoestratégicas, relacionadas con el Poder Marítimo, destacando que es necesario controlar el mar para poder dominar el mundo.

En su obra más importante, *La Influencia del poder naval en la historia 1660-1763*⁷ expone como teoría esencial que las naciones de condición marítima utilizan el comercio a través del mar para desarrollar su economía y el imprescindible dominio marítimo, apoyado en un fuerte Poder Naval, tanto para las situaciones de guerra como para las de paz. Desarrolla una filosofía del Poder Naval, formula una teoría geopolítica y reestructura la estrategia y la táctica naval. Se basó en Reino Unido porque tenía bajo su control las principales vías marítimas entre Europa, Asia y África y las rutas comerciales de los océanos Atlántico, Pacífico e Índico. Así, el mar se transformó en la principal vía de comunicaciones para propósitos económicos, políticos, sociales y estratégicos (Ibídem, pp. 1-5). Mahan (1901) menciona:

...el poderío marítimo consiste en la facultad que tiene un Estado para aprovechar el mar en su propio beneficio. Se dice está compuesto por dos elementos: los intereses marítimos de carácter económico y social; y el poder naval. Los intereses marítimos son el conjunto de beneficios de carácter económico, político, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar (pp. 7-8).

Si bien, para China estos intereses marítimos están implicados en las zonas económicas especiales de las islas en el Sur del Mar de China y las diferentes disputas con sus vecinos por el control de dichas zonas⁸ y el uso de rutas marítimas como el caso del Estrecho de Malaca por el cual pasa el 80% de sus importaciones

⁷ Libro escrito por Alfred Thayer Mahan en 1890, sobre la importancia y la necesidad, para los Estados Unidos, en cuanto a desarrollar una armada potente y muy operativa.

⁸ Se hace referencia a las islas Paracelso, Spradly y Natuna.

de petróleo y que presentan un riesgo potencial a su seguridad energética (Hongyi, 2009, p. 35).

Para entender mejor este concepto de Poder Marítimo hay que investigar los factores que lo componen, de esta forma, las principales características que afectan al Poder Marítimo de las naciones son las siguientes:

- *Situación geográfica.* - Puede decirse, en primer lugar, que si una nación está situada de tal manera que no se ve obligada a defenderse por tierra y no logrará extender su territorio de igual forma, al tener que dirigir todos sus designios hacia el mar, lleva ya en sí una ventaja positiva con relación a otros pueblos que posean alguna frontera continental (Análisis de los elementos del Poder Naval, 2014, p. 305).
- *Configuración física.* - La costa de un país constituye una de sus fronteras, y cuanto más fácil sea atravesar una frontera, tanto mayor será la tendencia de todo pueblo a comunicarse por ella con el resto del mundo. Tal es el caso con la mar. Por ejemplo, un país con mucha costa, pero sin ningún puerto, dicho país no podría tener comercio marítimo propio o flota alguna, mercante o militar. Los puertos numerosos y profundos son un origen de poderío y riqueza, y con doble motivo sí están en la desembocadura de ríos navegables a los cuales afluye el comercio interior de un país; en tiempo de guerra son, en cambio, origen de debilidad por la misma facilidad de su acceso, si no están debidamente defendidos (Ibídem, pp. 313-318).
- *Extensión territorial.* - La última circunstancia que influye en el desarrollo de una nación como potencia marítima, y que depende del país en sí y no de los habitantes que lo conforman, es la extensión territorial. No se considera al estudiar su influencia en el desarrollo del Poder Marítimo, el área que cada país pueda tener, sino la extensión de su costa y el carácter de sus puertos. En iguales condiciones geográficas y físicas, la extensión de costa es un elemento de fuerza o debilidad según sea grande o pequeño en número de sus habitantes (Ibídem, p. 319).

- *Número de habitantes.* - Después de analizar la influencia que ejercen sobre el Poder Marítimo las características naturales de un país, ahora se analizarán las que siguen de las cualidades particulares de sus habitantes y entre éstas, en primer lugar, son las que se derivan del número, a causa de la relación que tienen con la extensión territorial que se acaban de mencionar (Ibídem, p. 320).
- *Carácter nacional.* – Significa que su población esté realmente involucrada en actividades que tengan relación con el mar (Ibídem, pp. 324-328).
- *Clase de gobierno.* - Las formas particulares de los gobiernos, sus instituciones de actuar. Primera, en tiempo de paz: el gobierno intentará favorecer con su política el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y su afición a buscar aventuras y ganancias por medio del mar, por ejemplo, intentar la creación de tales industrias o aficiones donde no existan espontáneamente. Segunda, en tiempo de guerra: la influencia del gobierno se manifestará de un modo más directo sosteniendo una marina militar proporcionada al desarrollo de la mercante y a la importancia de sus intereses marítimos (Ibídem, pp. 328-334).

Elementos del Poder Marítimo

Tabla 2

Situación geográfica	Configuración física	Extensión territorial	Número de habitantes	Carácter Nacional	Clase de gobierno
<p>Está relacionada con dos aspectos: El primero, la carencia de fronteras comunes con potenciales adversarios, lo que permite que el Estado no tenga que invertir demasiado en ejércitos terrestres. La segunda en la ubicación respecto al sistema general de tráfico marítimo.</p>	<p>Se relaciona con el litoral, terreno y clima. Con respecto a la costa, si está dotado de numerosos puertos amplios, profundos, que estimulen el comercio marítimo con el exterior.</p>	<p>No corresponde al tamaño del país, sino más bien al tamaño del litoral y el número de puertos en relación con el número de habitantes.</p>	<p>Corresponde al número de habitantes que están dedicados a actividades conexas con el mar y el comercio.</p>	<p>Está relacionada con las actitudes de los habitantes hacia las actividades relacionadas con el mar.</p>	<p>Se refiere a la influencia del Estado para desarrollar Poder Marítimo.</p>

Fuente: Elaboración propia con información de (Tébar, 2014).

Una vez analizadas las características del Poder Marítimo (véase tabla 2) se relacionarán con las características de China, para hacer un análisis más amplio de acuerdo con la teoría de Alfred Mahan.

1.2.1 La República Popular China y el Poder Marítimo

La República Popular China está ubicada en el este de Asia, limita al Norte con Mongolia, Rusia, al Noroeste con Tayikistán, Kirguistán, y Kazajstán, al Este con Corea del Norte, al Oeste con Pakistán y Afganistán, al Sur con la India, Nepal, Myanmar, Laos, Bután y Vietnam (Embajada de la República Popular China en México, 2009). De acuerdo con los datos anteriores se menciona que China comparte fronteras con 14 países lo que implica que el primer criterio de Mahan no se cumpla respecto a la situación geográfica ya que al poseer demasiadas fronteras implica un gasto importante en mantener ejércitos terrestres.

Con respecto a la segunda y tercera condición sobre la configuración física y extensión territorial, China tiene una línea costera continental de más de 18,000 kilómetros y una insular de 14,000 kilómetros cuadrados. China tiene un gran número de puertos, sin embargo, son 10 los principales: El puerto de Shanghái, Shénzhen, Guangzhou, Qingdao, Dalian, Tianjin, Ningbo, Rio Perla, Xiamen y el de Hong Kon, de los cuales, 7 pertenecen al ranking de los más concurridos del mundo (Zhou, 2014, p. 5). Así se afirma que cumple con las condiciones dado su extenso litoral y su gran número de puertos ya que fomentan al comercio marítimo.

Considerando que la Población de China en 2002 era de 1,284,520,000 millones de personas y que en 2012 fue de 1,354, 040,000 (Naciones Unidas, 2018) y desde la antigüedad China ha tenido un lazo con el mar y sus actividades se cumple con la cuarta y quinta característica del Poder Marítimo. Mahan menciona, “una potencia marítima en primer lugar promueve el comercio sobre las rutas más ventajosas; y una potencia militar siempre sigue al comercio, para ayudarlo a progresar y para protegerlo” (Zhou, 2014, p. 3). Dicha argumentación de la interrelación entre el Poder Marítimo y el desarrollo económico inspiró a China. La

capacidad de proteger el comercio y proyectar su poder a través del mar logrará asegurar la vitalidad de este nexo. Con la reforma de apertura de China en 1978, especialmente con el ingreso formal de la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 2001, la economía de China se orientó hacia el exterior y se ha situado como la segunda economía del mundo sólo por detrás de Estados Unidos. Con lo anterior es aplicable la sexta condición ya que el gobierno en este caso el Partido Comunista es el que logró que el país observara hacia al mar.

Con lo mencionado anteriormente se observa que China cumple con 5 de 6 condiciones sobre el Poder Marítimo y solo hace falta incrementar el Poder Naval, hipótesis en la que se basa la investigación.

Las aspiraciones de Beijing al estatus de poder mundial y su búsqueda de seguridad energética impulsaron a esta potencia continental a reorientar su mirada desde la tierra hacia el mar. Sus intereses marítimos son el resultado de un crecimiento económico, el deseo de ciudades de bienes de consumo más ricas y el hambre de recursos energéticos. Para Mahan (1901) Comando del Mar significaba: “un poder autoritario sobre el mar, que aleja la bandera del enemigo o le permite aparecer solo como un fugitivo, y que, al controlar el gran común, cierra las carreteras por las cuales el comercio se mueve hacia adelante y hacia atrás desde las costas del enemigo” (p. 138).

Lo anterior significa que una poderosa flota podría mantener la flota mercante a salvo, como se observa, para Mahan la importancia de mantener a salvo la flota mercante es vital para los Estados, así el comercio exterior, argumentó Mahan “es necesario para asegurar la vitalidad económica de Estados Unidos. Las bases militares en el extranjero son, por lo tanto, necesarias para apoyar el comercio. Se requiere una flota de guerra para defender las bases y el flujo comercial que a su vez proporcionó los ingresos arancelarios necesarios para financiar la armada” (Ibídem, p. 18).

Mahan dio a entender que las poderosas flotas de combate deberían usarse para aplastar las armadas de las naciones marítimas rivales y arrebatarse el control de las vías fluviales, asegurando así el acceso de poder dominante a las rutas marítimas. Para Mahan, el dominio del mar estaba ligado a consideraciones comerciales, geográficas y militares.

De acuerdo con Mahan (Ibidem, p. 16), “el comercio prospera por la paz y sufre por la guerra. Por lo tanto, la paz es el interés superior de las grandes naciones marítimas”. Para Mahan, la armada era simplemente la consecuencia lógica del comercio marítimo, por lo tanto, bases avanzadas fueron necesarias para permitir que los buques de guerra operen hacia adelante, estratégicamente ubicados a lo largo de las líneas marítimas de comunicación (González, 2013, p. 45), situación que China está implementando con el “Collar de perlas” y la renovación de su flota naval. El llamado de Mahan a la economía resuena con fuerza en la actual China, que está preocupada por su desarrollo económico y su dependencia del comercio marítimo de petróleo y otras mercancías.

Un analista de la teoría de Mahan señala “lo central para la teoría del poder marítimo era la expectativa de conflicto. Cuando la prosperidad de una nación depende del comercio marítimo y la cantidad de comercio disponible es limitado, entonces sigue la competencia, y eso lleva a un concurso naval para proteger el comercio” (Baer, 1994, p. 12).

La influencia de Mahan, el defensor del poder del mar se siente en los ambiciosos planes de China para construir marinas poderosas. Algunos estudiosos han ido al grado de sugerir que los líderes chinos e indios modernos han recurrido a Mahan para justificar la modernización naval. La relevancia de Mahan en el pensamiento chino tiene menos que ver con su doctrina sobre decisivas batallas navales en alta mar y más sobre la relación entre un poder en ascenso con intereses globales y su estrategia marítima (Holmes & Yoshihara, 2006, pp. 23-30).

El énfasis de Mahan en relacionar la expansión de Estados Unidos de su interna industrialización con la visión de un papel global encaja de forma muy natural con la transformación económica que está en marcha en China a partir de 2004. El

cambiado entorno económico interno de Beijing y su rápida globalización desde finales del siglo XX se ve como la principal fuente del nuevo navalismo al respecto del antiguo. Un escritor chino argumentó, "cuando una nación se embarca en un proceso de cambio de una economía orientada hacia adentro a una economía de tendencia hacia el exterior, la arena de las preocupaciones de seguridad nacional comienza a moverse hacia los océanos..." (Ni, 2005, p. 7).

Consecuentemente, la gente comienza a prestar atención al poder del mar, es un fenómeno de la historia que ocurre con tanta frecuencia que casi se convierte en una regla en lugar de una excepción. Por lo tanto, es inevitable que tal cambio esté tomando lugar en la China del siglo XXI. Gran parte del comercio mundial del siglo XXI, como durante la época de Mahan, continúa siendo transportado por mar, esto es más aún preocupante ya que transporta por mar y por la ruta marítima que pasa por el Estrecho de Malaca el 80% (Hongyi, 2009, p. 35) de sus importaciones de petróleo lo que implica un riesgo a su seguridad energética como se mencionó en el apartado anterior. Dado el alcance de su economía, su rápido ritmo de crecimiento y la expansión internacional, componente de su actividad económica, implicó que proteger el comercio marítimo se convierta en una justificación importante para la modernización de sus fuerzas navales.

En China, el liderazgo político se volvió agudamente consciente de la profunda relación entre el desarrollo económico nacional en la era de la globalización y el poder del mar, afirmando constantemente la determinación de construir una marina fuerte y moderna. Sin embargo, antes de la globalización otros factores también facilitaron la modernización naval de China. La decisión estadounidense de desplegar portaaviones al estrecho de Taiwán para contrarrestar la intimidación de Beijing a Taiwán en 1996 actuó como un importante estímulo político obteniendo el liderazgo chino en el desarrollo de las capacidades para limitar la futura desventura estadounidense y en segundo lugar las disputas territoriales marítimas con sus vecinos catalizaron la modernización de la armada china (Sibapada, 2009, p. 72).

Para Alfred Mahan, la relación entre el país de origen y su comercio con las colonias en un mundo de industrialización y comercio mundial era crítico. El elemento más integral del concepto de Poder Marítimo de Mahan es la protección de las propias líneas de comunicación y desarrollar la capacidad de perturbar la de los adversarios (González, 2013, p. 15).

Mahan subrayó la importancia de adquirir bases a lo largo de las líneas marítimas de comunicación entre las dos entidades. Los líderes de China vieron las bases extranjeras como los mismos símbolos del imperialismo y el neocolonialismo. Dado su compromiso con el antiimperialismo y la empatía con el anticolonialismo las luchas de sus compañeros países en desarrollo, Beijing se opuso a la presencia militar de las grandes potencias que se expandió significativamente en el intensificación y expansión global de la rivalidad soviético-estadounidense durante la Guerra Fría.

Al ser la nación en desarrollo más grande, China se convirtió en el opositor vocal de bases extranjeras por una cuestión de alto principio ideológico y de preocupaciones directas de seguridad nacional sobre la intromisión de las grandes potencias en su zona de influencia (Sibapada, 2009, p. 76).

El contexto también cambió a China a principios del siglo XXI, al subrayar la importancia del comercio marítimo, buscar recursos, seguridad, proteger las líneas de vida económica de su nación en el mar y reconocer sus responsabilidades políticas globales más grandes, Beijing está señalando la voluntad política de desplegar su marina lejos de sus costas nacionales. Esto resulta en una consideración más intensa de la presencia militar avanzada y las bases militares en el extranjero. Naturalmente, Beijing niega que tenga la intención de adquirir bases, pero su acción de adquirir varias instalaciones militares en Myanmar tiene a convertirse en un campo interesante de investigación académica. Agregado a esto, los intentos para adquirir instalaciones navales en todo el Océano Índico se convirtieron en una tesis ampliamente circulada en los últimos años. La teoría de

*String of Pearls*⁹ en el Océano Índico por China describe su construcción de instalaciones de infraestructura marítima en el Sur de Asia y en otros lugares con consideraciones militares (Zhou, 2014, p. 11).

Las acciones de China reflejan una orientación marítima exterior que simboliza un cambio estructural en su cosmovisión. Los intelectuales en Beijing aprecian una simbiosis entre convertirse en un gran poder y desarrollar una fuerte capacidad naval. Al aceptar esta lógica, no será difícil entender la actual alta prioridad de una estrategia centrada en la protección de las líneas de vida económicas de su nación a través del mar, y la perspectiva de buscar una presencia militar avanzada para salvaguardar sus importaciones de petróleo y así continuar con su crecimiento económico. Como resultado, la marina de China se está transformando, de una fuerza concebida para la defensa costera y sus aguas vecinas, a los poderes hostiles e instrumentos que pueden proyectar fuerza mucho más allá de sus orillas para la protección de los recursos energéticos que provienen en su mayoría de Medio Oriente y África.

Mientras que la República Popular China fomentó acuerdos multilaterales y relaciones bilaterales, se sometió a un proceso de modernización con un enfoque particular en el desarrollo naval. La Armada del Ejército Popular de Liberación¹⁰ por sus siglas en inglés (PLAN), empujó el liderazgo de la República Popular China hacia el desarrollo de una verdadera flota, capaz de proyectar la influencia estratégica más allá de sus costas inmediatas. El factor responsable de este énfasis en el desarrollo de la flota es, la creencia de que Estados Unidos es la mayor su mayor amenaza y está intentando rodearla y contenerla.

⁹ La expresión aparece por primera vez citado en *The Washington Times* en su artículo "China Builds up strategic sea lanes" del 17 de enero de 2005, citando un informe titulado "Energy Futures in Asia" que Booz Allen Hamilton, un contratista del Departamento de Defensa, elabora para el secretario Rumsfeld. El Collar de Perlas aparece como una sucesión de estaciones logísticas y bases navales y de apoyo a lo largo de la costa del Índico y que unirían el puerto de Sudán, en Sudán, con la isla de Hainán o con Hong Kong, ya en China. Los principales componentes estarían en el puerto de aguas profundas de Gwadar, en Pakistán, en Chitagong, en Bangladar y el Sittwe, Myanmar.

¹⁰ La Armada del Ejército Popular de Liberación también conocida como el PLAN, es la rama de guerra naval del Ejército de liberación Popular, que es el ala armada del Partido Comunista de China, y por defecto, las fuerzas armadas de la República Popular China.

El PLAN considera que las capacidades navales expandidas son críticas para su defensa en cualquier probable conflicto a corto plazo (particularmente Taiwán, pero también varias otras islas en el Este y Sur del Mar de China). Desde una perspectiva geoestratégica, en combinación con la modernización de la flota, parece muy probable que China participe con una presencia naval permanente en Océano Índico en el futuro cercano.

La presencia funcionará principalmente para proteger los intereses energéticos y comerciales de China, pero al mismo tiempo competirá con el poder de los Estados Unidos e India. Además, el hecho mismo de que ha reorientado de manera moderada, pero constante, su estatus tradicional como potencia terrestre continental a un mayor énfasis en sus capacidades marítimas, y todo indica que está en el proceso de expandir su influencia geopolítica hacia afuera.

La actividad china en el Océano Índico es indicativa de un Estado revisionista, su objetivo es socavar la política de Washington. Del mismo modo, el cerco de India es evidente a través de todos los lados del desarrollo chino. Esto es cierto por el hecho de que China está rápidamente desarrollando lazos hacia un área que seguramente será una geopolítica absolutamente vital región en el futuro cercano. Para decirlo de otra manera, hay dos lados de China en el Océano Índico: como contrapeso a la presencia regional Occidental en el corto plazo, y el de impulsar el crecimiento sostenido para desafiar el sistema de dominio de Estados Unidos en el largo plazo.

En la era de la globalización económica, se destaca aún más la importancia de la posesión de los recursos estratégicos. Los recursos estratégicos son relativamente escasos y la competición de las principales potencias mundiales por los recursos estratégicos tiene un impacto muy profundo en la estructura de la geopolítica mundial. La expansión de los intereses de China hacia el exterior tiene una importante perspectiva marítima, ya que es a través de los mares y océanos del globo por donde fluyen la energía y las materias primas imprescindibles para sostener la industria china, como es el petróleo, y por ellos circulan también las

enormes exportaciones de bienes industriales sobre las que se sostiene el desarrollo chino.

Como se mencionó anteriormente, las principales rutas del transporte del petróleo de China son marítimas, siendo así que las rutas marítimas por el Océano Índico y el Mar del Sur de China cargan la mayoría del transporte marítimo del petróleo del país. En concreto, las importaciones de Medio Oriente y África pasan por el Canal Suez, el Estrecho de Ormuz, el Océano Índico, el Estrecho de Malaca y el Mar del Sur de China. El estrecho ha sido una ruta complicada para el transporte del petróleo, siendo una amenaza para la seguridad energética de la República Popular China, debido a problemas como la creciente piratería en las aguas y los crecientes ataques a los cargueros del petróleo.

El Estrecho de Malaca también es uno de los 16 pasos estratégicos marítimos de Estados Unidos que tiene presencia en la zona. De esta forma, China está expuesta al riesgo de ser cortado debido a la guerra, los ataques terroristas y otros factores políticos. La necesidad de asegurar la ruta del tráfico marítimo del estrecho está impulsando el crecimiento de las capacidades navales de China.

En referencia a temas como el dominio de los mares, las rutas marítimas y la importancia del comercio, la teoría del Poder Marítimo de Alfred Mahan de 1890 será la encargada de comprobar la hipótesis de la investigación acerca del Estrecho de Malaca presenta una amenaza la seguridad energética de la República Popular China motivo por el cuál esta Nación incrementará sus capacidades navales.

Es importante añadir como menciona Martín González (2013): “A pesar de que el modelo de Mahan tras un siglo de su formulación se ha visto ampliamente superado, y que el mundo ha mutado considerablemente, sus propuestas siguen siendo un clásico al que se recurre con mucha frecuencia” (p. 347). Su obra encarna un poderoso lenguaje de justificación que convierte a Mahan aun hoy en una referencia necesaria, en un lugar común por el que es preceptivo transitar en cualquier alegato para justificar la necesidad y el papel de todas las marinas del mundo. Estas no dudan en mencionar a Mahan para justificarse. De hecho, la obra de Mahan es clásica, algo de la que pueden hablar muchos, aun sin haberla leído.

CAPÍTULO 2 EL ESTRECHO DE MALACA

2.1 Análisis e importancia

El Estrecho de Malaca es uno de los cuellos de botella más importantes del mundo, por donde transita una importante parte del comercio mundial. El rápido crecimiento de las economías del Sudeste Asiático aumentó el volumen de tránsito comercial en la zona y el consumo energético de los países de la región.

“A nivel estratégico ha sido siempre uno de los puntos clave, sobre todo desde que el geopolítico inglés Halford J. Mackinder definiera el centro de Asia (Hearthland) como el pivote geográfico desde el que dominar el mundo” (Del Campo, 2012, p. 3), ya que este estrecho está localizado en una posición estratégica donde los océanos Pacífico e Índico están vinculados.

El Estrecho de Malaca situado en el Sudeste Asiático, se localiza entre la costa Oeste de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra. Su delimitación, según la Organización Hidrográfica Internacional (1953, p. 23), es:

- En el Oeste: una línea que une Pedropunt, el punto más septentrional de Sumatra (5°40'N, 95°26'E) y Lem Voalan la extremidad Sur de Goh Puket en Siam (7°45'N, 98°18'E).
- En el Este: una línea que une Tanjong Piai (Balus), el extremo meridional de la península malaya (1°16'N, 103°31'E) y Los Hermanos (1°11,5' N, 103°21'E) y de allí a Klein Karimoen (1°10'N, 103°23,5'E).
- En el Norte: la costa Suroeste de la península malaya.
- En el Sur: la costa Noreste de Sumatra, yendo al este hasta Tanjong Kedabu (1°06'N, 102°58'E) y desde allí a Karimoen Klein.

El Estrecho de Malaca

Mapa 2



Fuente: (Nolan, 2016)

Este estrecho se extiende en dirección Sureste-Noroeste y tiene unos 800 km de longitud, con una variable entre 50 km y 320 km. Tiene sólo 2,8 km de ancho en su punto más angosto, el estrecho de Philips, en el estrecho de Singapur. En su parte media se encuentra su mínima profundidad la que condiciona el calado de los buques que lo atraviesan. En la parte sureste, el estrecho comunica con el estrecho de Singapur y está cerrado por varias islas del archipiélago de Riau (Del Campo, 2012, p. 8).

Como menciona Urko del Campo (2012) “el 90% del comercio mundial viaja por mar y el Estrecho de Malaca acumula 40 % del tonelaje de la flota mercante anual, siendo la segunda zona de tránsito marítimo por volumen de carga...” (p.7).

Debido a esto, a nivel energético, el transporte seguro de materias primas y productos terminados especialmente petróleo crudo, a través del estrecho es vital para el crecimiento económico de los países de Asia, particularmente para los países del Este de Asia, “de acuerdo con informes del Energy Working Group (EWG) de la Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) el consumo de energía en la zona del Sudeste Asiático está aumentando, cabe destacar los envíos de productos energéticos” (Del Campo, 2012, p. 11) a través de este estrecho aportan suministro a algunas de las economías más fuertes del mundo, como Japón, Hong Kong o Taiwán, y a varias de las que más rápido están creciendo, como Singapur, Malasia, Vietnam, Corea del Sur, Filipinas o Indonesia y específicamente para China.

Cadena de suministro de petróleo de China

Mapa 3



Fuente: (Del Campo, 2012, pág. 4)

Si bien es cierto que este punto nodal para las economías del Sudeste Asiático es especialmente sensible para el caso chino. “Si se considera que todo el petróleo importado de África y Medio Oriente, que para 2009 representó el 77% (3.1 Mb/d) de todo el petróleo crudo importado por China atravesó el Estrecho de Malaca” (Jiang & Sinton, 2011, p. 30), se comprenderá que cualquier irrupción por las actividades piratas, riesgos de derrame de petróleo o cualquier bloqueo a las rutas ocasionado por accidentes de las embarcaciones alcanza costos de vital importancia para el correcto funcionamiento el sistema energético y económico chino.

...con un volumen de tránsito estimado de 15,2 millones de barriles de petróleo por día (datos de 2011). El petróleo crudo representa aproximadamente el 90% de los flujos de tránsito, siendo el resto productos derivados del petróleo. Más de 60.000 buques pasan por el Estrecho de Malaca cada año y, si éste fuera bloqueado, se necesitaría casi la mitad de la flota mundial para redirigir todo el tráfico marítimo a través de los estrechos de Lombok y Sunda. (Del Campo, 2012, pp. 10-11)

Se observa que uno de los problemas surgidos en la zona del Estrecho de Malaca es el exceso de barcos mercantes fondeados en sus aguas. Debido a que este paso es un cuello de botella clave en Asia.

2.1.1 Estatus legal del Estrecho de Malaca

Para entender mejor la situación del Estrecho de Malaca es importante conocer quién o qué Estados tienen autoridad sobre este, así se analizará el estatus legal y que acuerdos o entidad supranacional es la que podría regular el uso del estrecho. Ya que al realizar esta investigación surge una pregunta importante, ¿quién gobierna los mares?

El orden legal marino actual en el Este de Asia se basa en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por sus siglas en inglés (UNCLOS), a la que se incorporaron la mayoría de los países del Este de Asia incluido China.

La UNCLOS es la institución que determina la soberanía sobre porciones de los mares.

El principal acuerdo internacional que regula los mares es la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), que fue ratificada en 1994 y cuenta en la actualidad con 162 estados miembros, incluida la Unión Europea. La mayoría de los estados ribereños, incluidos China y Japón, forman parte de la UNCLOS (ambos la ratificaron en 1996); sin embargo, los Estados Unidos suscribieron la convención, pero no la han ratificado. Esta indecisión está relacionada con la parte XI de la UNCLOS, que contiene las estipulaciones sobre la porción de los océanos que queda fuera de las zonas de soberanía de los estados, un área que es gobernada por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA). Pese a los intentos para complacer a los países industrializados modificando las cláusulas originales de la parte XI, los Estados Unidos se han mantenido fuera del acuerdo. (Vandendriessche, 2012, pp. 4)

Una de las mayores contribuciones de la UNCLOS a la gobernanza de los océanos es la definición de los derechos sobre porciones del mar y del fondo marino. La Convención define una serie de zonas a partir de las costas de los Estados, que conllevan distintos derechos de soberanía según los casos.

Además de las aguas interiores de los Estados, la primera de las zonas definidas son las aguas territoriales, que se extienden hasta las 12 millas náuticas desde las líneas de base de cada país y dentro de las cuales los estados pueden establecer sus leyes y ejercer su plena soberanía sobre los recursos y el uso del territorio. A los buques extranjeros se les permite el “paso inocente.”¹¹ (Vandendriessche, 2012, p. 5)

De hecho, los minerales y los recursos naturales del fondo marino son regulados en un apartado distinto de la UNCLOS, en concreto la parte VI, que trata de la plataforma continental. Esta área comprende el fondo marino y el subsuelo de las áreas submarinas que se hallen dentro de la zona que se extiende o bien hasta

¹¹ El artículo 19 de la UNCLOS define que “el paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño”, y a continuación enumera algunas actividades que se consideran perjudiciales.

una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea de base o bien a todo lo largo de la prolongación natural por las aguas territoriales. En la zona contigua, que se extiende otras 12 millas náuticas más tras las aguas territoriales, los Estados también tiene el derecho de hacer aplicar sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios.

Para el caso aplicable del Estrecho de Malaca la UNCLOS creó un régimen legal para los estrechos utilizados para la navegación internacional. Los estrechos utilizados para la navegación internacional significan que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de alta mar o una zona económica excluyente. Hay dos criterios: uno geográfico y uno funcional. El criterio geográfico es que el estrecho conecta una parte de alta mar o una Zona Económica Exclusiva (ZEE) con otra parte de alta mar o ZEE; y el funcional es que el estrecho se usa para la navegación internacional. Los buques y aeronaves extranjeras pueden disfrutar del derecho de paso en tránsito a través de estos estrechos. Pasaje de tránsito significa el ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo únicamente con el objetivo de un tránsito continuo y rápido del estrecho entre una parte de alta mar o una zona económica exclusiva. Sin embargo, si el estrecho se utiliza para la navegación internacional es un estrecho entre una parte de alta mar o ZEE y el mar territorial de un estado costero, debe aplicarse el régimen de tránsito inocente provisto en la UNCLOS.

En cuanto a las organizaciones intergubernamentales implicadas en otros sectores de la gobernanza marítima global, una gran organización de referencia es la Organización Marítima Internacional (OMI). Creada en 1948, la OMI está integrada actualmente por 170 estados miembros (incluidos China y los Estados Unidos), cada uno de los cuales contribuye al presupuesto de la organización en función del tonelaje de su flota mercante.

Como se mencionó es de gran importancia mantener el Estrecho de Malaca seguro y abierto a la navegación internacional. La seguridad del estrecho es una cuestión de interés público debido a las amenazas reales de accidentes,

contaminación marina, piratería y robo a mano armada, y la amenaza potencial del terrorismo.

De acuerdo con lo mencionado, se entiende que los Estados ribereños de Indonesia, Malasia y Singapur son los principales responsables de la seguridad en el Estrecho de Malaca. Sin embargo, los Estados como China, Japón, entre otros, poseen grandes beneficios del estrecho.

La idea del reparto de la carga entre los Estados ribereños y los usuarios del Estrecho de Malaca que se utiliza para la navegación internacional está prevista en el artículo 43 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Mar de las Naciones Unidas (UNCLOS). Desde que la UNCLOS entró en vigor en 1994, se realizaron discusiones sobre este tema, pero principalmente por parte de los propios Estados ribereños. Una serie de reuniones internacionales se llevaron a cabo entre 1994 y 1999 por el MIMA (Instituto Marítimo de Malasia) en Malasia, así como el IPS (Instituto de Estudios Políticos de Singapur) en Singapur y la Organización Marítima Internacional (OMI) para discutir cómo los Estados ribereños y usuarios podrían cooperar para administrar el Estrecho de Malaca (Hongyi, 2009, pp. 138-140).

A pesar de estos esfuerzos, se ha avanzado poco en el compromiso de los Estados usuarios con la cuestión de la cooperación, ya que mostraron poco interés. Japón continuó siendo el único contribuyente a la seguridad de la navegación en el estrecho.

En octubre de 2004 MIMA organizó la Conferencia sobre el Estrecho de Malaca en Kuala Lumpur, sorprendentemente un funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores de China expresó su voluntad de cooperar con los Estados ribereños en la conferencia por primera vez. China pareció cambiar de opinión porque se había preocupado por la seguridad del Estrecho de Malaca. Debido a que China para esa fecha ya dependía del Estrecho de Malaca del 80% de sus importaciones de petróleo, debido al rápido incremento de su economía ya consumía mucho más petróleo que antes de 1990 cuando era autosuficiente en recursos energéticos. China arrebató a Japón el segundo puesto en los países más importadores de petróleo del mundo solo detrás de Estados Unidos. (Ibídem, p. 178)

Desde entonces China consideró que la ruta marítima del Estrecho de Malaca es un riesgo a su seguridad energética.

La mayor parte del Estrecho de Malaca se encuentra en aguas territoriales de los Estados ribereños de Indonesia, Malasia y Singapur. Como resultado estos Estados juegan un papel primario en la seguridad navegacional y marítima del estrecho.

Analizando lo anterior un ejemplo de cooperación funcional en materia de seguridad regional en el Sudeste Asiático son las Patrullas del Estrecho de Malaca, creadas en 2004. Malasia, Indonesia, Singapur y Tailandia (este último se adhirió en 2008) colaboran bajo este paraguas con el fin de garantizar conjuntamente la seguridad de la ruta marítima del estrecho (Vandendriessche, 2012, p. 11).

El mercado mundial de petróleo depende en su mayoría de esta ruta. Las estadísticas indican que de los 50,000 buques petroleros que navegan constantemente en aguas del estrecho, el 60% son chinos, transportando hasta 11 millones de barriles de petróleo diario (Zances, 2016, p. 1). El Estrecho de Malaca siempre ha sido llamado el paso acuático más importante del comercio global, también es sabido que un cuarto de los buques comerciantes pasa a través de este estrecho. “De acuerdo con un análisis de la Agencia Internacional de Energía por sus siglas en inglés EIA 11 millones de barriles por día pasan a través del estrecho en 2002...” (Hongyi, 2009, p. 159).

Urko del Campo (2012) menciona que, “con un volumen de tránsito estimado de 15,2 millones de barriles de petróleo por día (datos de 2011). El petróleo crudo representa aproximadamente el 90% de los flujos de tránsito, siendo el resto productos derivados del petróleo” (p. 10). Debido a esto, existen diferentes preocupaciones con lo relacionado al mismo tema de seguridad del estrecho, debido a un considerable número de accidentes involucrados en el tránsito de buques a través de 2002 a 2014.

A demás cabe mencionar que a finales de la década de 1990 y comienzos del nuevo siglo un número considerable de incidentes de robos y piratería ocurridos en el Estrecho de Malaca y sus aguas vecinas.

Con fines de aumentar la seguridad del estrecho, los ejércitos de Malasia, Indonesia, Singapur y Tailandia decidieron reforzar la seguridad en el Estrecho de Malaca por medio de una supervisión permanente en sus aguas (Zances, 2016, p. 1).

En definitiva, el Estrecho de Malaca y toda la zona marítima que lo circunscriben forman parte de lo que el geo-estratega germano-estadounidense, Nicholas J. Spykman, definió como la gran vía marítima periférica del mundo.

2.2 Factor de Riesgo

Como se ha mencionado en la tesina, el Estrecho de Malaca es una parte esencial para la seguridad energética de China, por ende, se da el supuesto de que China necesita proteger esta ruta marítima de cualquier amenaza que pueda interrumpir el constante flujo de importaciones de petróleo crudo, proveniente en su mayoría de Medio Oriente, para sostener su crecimiento económico. Como menciona Alejandro Mackinlay (2009):

La expansión de los intereses de China hacia el exterior tiene una importantísima perspectiva marítima, ya que, es a través de los mares y océanos por donde fluyen la energía y las materias primas imprescindibles para sostener la industria china, y por ellos circulan también las enormes exportaciones de bienes industriales sobre las que se sostiene el desarrollo chino (p. 1).

Este desarrollo económico es el responsable de una transformación en las relaciones de China con el resto del mundo, particularmente con las naciones del área de Asia-Pacífico, India, Japón, Australia y naturalmente los Estados Unidos única superpotencia militar global.

La creciente importancia de los suministros energéticos que son transportados desde países del Medio Oriente (entre los que se cuentan Omán, Yemen e Irán)

hacia China, ha aumentado la importancia de las líneas de comunicación marítima que cruzan los estrechos del Sudeste Asiático hacia el Mar del Sur de China, generando la percepción de que Estados Unidos es la principal amenaza de seguridad energética lo que podría hacerla priorizar los vínculos energéticos continentales (Rusia y Kazajstán). (Pérez, 2004, p. 50)

Estados Unidos no está exento de ambigüedades, a la política respecto a Taiwán se suma su interés en la solución pacífica de las disputas del Sur del Mar de China, ya que, aunque no se involucra abiertamente en ellas, a partir del argumento de garantizar la libertad de navegación en la región, ha comenzado a distanciarse gradualmente desde un papel neutral, incrementando además su presencia militar en el ámbito regional. Como hipótesis de esta investigación, la influencia y presencia de Estados Unidos en el Estrecho de Malaca es fundamental ya que presenta una amenaza para la seguridad energética de China en la región del Asia-pacífico y en el Océano Índico, recordando que el estrecho es el punto estratégico que conecta ambos océanos, el rol estabilizador de Occidente sobre las líneas marítimas regionales se percibe como una amenaza a corto y mediano plazo para China.

2.2.1 Estados Unidos

La presencia de los Estados Unidos en Asia responde tanto a la necesidad de contener la emergencia de una potencia hegemónica en Eurasia, por ejemplo, China y al requerimiento de asegurar los accesos a Oriente Medio y la libertad de navegación alrededor de Asia como el caso del Estrecho de Malaca.

Desde el fin de la II Guerra Mundial la presencia militar de Estados Unidos, definió el equilibrio estratégico en Asia en el Extremo Oriente, en el Sudeste y el Suroeste de Asia, primero en el marco de contención de la ex URSS, para a partir de la desaparición del imperio soviético convertirse en la única superpotencia militar en Asia. Un orden basado en dejar en manos de Washington la seguridad regional, particularmente en el Extremo Oriente, mientras los aliados asiáticos disfrutaban de

la estabilidad que les proporcionaba la presencia americana para dedicarse al desarrollo económico.

Con el fin de la Guerra Fría y la consecuente incorporación al sistema económico mundial de más de 2.000 millones de nuevos consumidores, la gran mayoría de ellos chinos e indios, a principios de siglo Washington comenzó a plantearse la transferencia de sus responsabilidades de seguridad en Asia a sus aliados. Sin embargo, a comienzos del siglo XXI Occidente se convirtió en objetivo de grupos terroristas que después del ataque del 11 de septiembre de 2001 provocaron que Estados Unidos, se viesen envueltos en guerras, en Oriente Medio y Asia Central, las cuales, requiriendo enormes recursos humanos, logísticos y económicos, han llevado a Estados Unidos, al límite en algunas de sus capacidades militares (Mackinlay Ferreirós, 2011, p. 5).

Algunas naciones como Australia, Japón e India son beneficiarios de un sistema de seguridad basado en la supremacía militar de Estados Unidos, un claro ejemplo son los ejercicios navales, por mencionar, el de “malabar 07, en 2007, en el golfo de Bengala, con la participación de la India, Australia, Japón Singapur y Estados Unidos, ocasionando que Beijing exigiese explicaciones a Tokio y Nueva Delhi sobre los objetivos de los ejercicios...” (Ibídem, p. 6).

La presencia militar de Estados Unidos ha tenido objetivos y prioridades diferentes en el Lejano Oriente y en el Oriente Medio: en el primero el interés fundamental de Washington nacía de la necesidad de contener la expansión comunista en Asia, perdiendo interés en la década de 1990, incluso planteándose la reducción de sus fuerzas en la zona, para a continuación enfocarse en la expansión militar china; mientras en el Sudoeste de Asia la necesidad de Estados Unidos. ha sido asegurar el acceso al área vecina del Golfo Pérsico, para así, proyectar su poderío militar cuando fuese necesario, además de la libertad y seguridad del tráfico marítimo de los estrechos. Especialmente para el caso del Estrecho de Malaca en el que una competición naval entre China, India y Estados Unidos, por el control de las vías marítimas tendría graves implicaciones de seguridad.

Presencia militar de Estados Unidos

Mapa 4



Fuente: (Del Campo, 2012, p. 4)

Un cambio del paradigma de la seguridad asiática es la aparición de nuevos grandes consumidores energéticos como China, la que genera más temor y tensiones entre las potencias económicas, ya que el crecimiento económico y su política energética pueden debilitar la seguridad energética del resto. De hecho, uno de los motivos fundamentales por los que la seguridad energética tiene especial importancia, es por el miedo generalizado a la posible insuficiencia futura de recursos para satisfacer la demanda energética mundial.

Los estrategas militares estadounidenses se preparan para futuras guerras que habrán de librarse, no por cuestiones de ideología o política, sino en una pugna por recursos crecientemente escasos. Mientras la atención del ejército estadounidense se centraba en Irak y Afganistán, los estrategas miran más allá de estos dos

conflictos con el objetivo de prever el medio en el que se producirá el combate global en los tiempos venideros. Y el mundo que ven, es uno en el cual Estados entrarán en conflictos por los recursos vitales. Desde el 2006 el Departamento de Defensa de Estados Unidos, en su informe anual Capacidad Militar de la República Popular China, ha puesto a un mismo nivel la competición por los recursos y el conflicto en torno a Taiwán como la chispa que podría desencadenar una guerra con China. El informe incluso considera que los chinos están planeando mejorar su capacidad para una proyección de su poder en las zonas que les proporcionan materias primas, especialmente combustibles fósiles, y que semejantes esfuerzos supondrían una significativa amenaza para los intereses de la seguridad estadounidense. (Klare, 2008, p. 1)

Para reafirmar la ventaja de Estados Unidos y contrarrestar movimientos similares de China y otros competidores por los recursos, el Pentágono ha situado la competición por los recursos en el centro mismo de su planificación estratégica.

Desde hace tiempo el petróleo es un tema importante para Washington, colocándolo sobre su agenda y su planificación estratégica debido a la competición por los recursos. Observando un panorama poco alentador respecto a la disponibilidad del petróleo en el futuro próximo inclusive identifica a otras naciones compitiendo por el recurso energético sobresaliendo entre ellas China. Para la élite militar de Estados Unidos, es importante asegurar la primacía nacional en la lucha por los recursos energéticos mundiales, poniéndola como prioridad en la agenda política. A través de este enfoque, las fuerzas militares en este caso la marina resalta la necesidad de la nación de dominar los océanos y asegurar las principales rutas marítimas que conectan a Estados Unidos con sus principales mercados de ultramar y sus principales reservas de recursos energéticos.

Para encarar este desafío, Michael Klare (2008, p. 7) menciona en su artículo que:

...el Departamento de Defensa ha emprendido una modernización total de su flota de combate, lo que supone el desarrollo y obtención de nuevos portaaviones, destructores, cruceros y submarinos. Algunos de los elementos de este plan fueron desvelados por el presidente Bush y el Secretario de Defensa Gates, en la propuesta

de presupuesto para el año fiscal 2009, presentada el pasado mes de febrero. De los artículos más caros del presupuesto destacan los siguientes:

- 4,2 mil millones de dólares para la principal nave de una nueva generación de portaaviones de propulsión nuclear.
- 3,2 mil millones de dólares para un tercer misil para el destructor clase *Zumwalt*.
- 1,3 mil millones de dólares para las dos primeras naves de combate litoral.
- 3,6 mil millones de dólares para un nuevo submarino clase Virginia, el navío de combate subacuático más avanzado del mundo, actualmente en producción.

La Marina de Estados Unidos intentará remodelar e incrementar sus capacidades navales, mediante la obtención de nuevos navíos y la disposición de los ya existentes en cualquier situación de emergencia. Así las rutas marítimas del Golfo Pérsico, el Pacífico, y por supuesto el Estrecho de Malaca.

Alejandro Mackinlay (2011, p. 8) menciona claramente que los Estados Unidos parecen haber captado claramente la naturaleza de los desafíos de seguridad a los que tendrán que hacer frente en el futuro, que serán eminentemente navales y aéreos, ya sea en Asia, en el oriente Medio, o en cualquier otra parte. De acuerdo con Liying Zhou (2014):

La distribución geográfica de las importaciones del petróleo de China son Medio Oriente (37.3%), Asia oriental (23.8%) y África occidental (16.3%). Estos tres lugares ocuparon casi 80% en 2004. Las bases militares de Estados Unidos. están instaladas a la orilla sureña del golfo pérsico y en Afganistán en la zona de Medio Oriente. Es decir, Arabia Saudita, Irán y Omán están bajo el estrecho control militar estadounidense. Y las flotas estadounidenses están dispuestas también a cualquier momento para hacer el embargo de la exportación de Irán y bloquear el Estrecho de Ormuz. El transporte del petróleo de China de esta zona siempre está bajo el riesgo de cortarse una vez que entre en el conflicto con Estados Unidos (p.15).

El Estrecho de Malaca es uno de los pasos estratégicos marítimos de Estados Unidos, como se mencionó, es la garganta del transporte del petróleo de China, y está expuesta al riesgo de ser cortado debido a cualquier conflicto con Washington, de tal forma amenaza fuertemente la seguridad energética de China.

En 2012, las fuerzas navales alrededor de China son: la Séptima Flota de Estados Unidos, la Flota ochenta y ocho de Japón y la flota del Pacífico de Rusia. La Séptima Flota de Estados Unidos controla totalmente el Océano Pacífico con sus 6 flotas navales, uno o dos portaaviones, 50 o 60 buques de guerra, 350 aviones y 6.000 soldados; las fuerzas navales de China sólo tienen una capacidad del nivel internacional de la década 80 del siglo XX. La fuerte presencia de las fuerzas de Estados Unidos en Asia-Pacífico forma una amenaza para China. (Zhou, 2014, p. 10)

Un cambio en los equilibrios de seguridad regionales presenta un problema de enorme alcance para las naciones del Sudeste de Asia, por ejemplo, los Estados litorales, ya que su desarrollo ha sido posible gracias al comercio marítimo, cuya seguridad y libertad han estado garantizadas por la presencia de la Marina estadounidense en las aguas de la periferia de Asia. Sin embargo, el supuesto de un nuevo competidor naval para Estados Unidos en la región, si bien en principio será visto con grave preocupación y podrá dar lugar a un incremento general de las capacidades navales de las naciones del área, a más largo plazo y sobre todo si la percepción de que Washington acepta la presencia naval china, se podría establecer una división importante entre aquellos gobiernos que prefieran evitar irritar a China y continuar beneficiándose de sus relaciones comerciales y aquellos otros que opten por una alianza para equilibrar la presencia naval alrededor del Estrecho de Malaca.

Washington trasladó la gravedad de su política de defensa a Asia-Pacífico y sus frecuentes intervenciones en los asuntos de los países asiáticos, las relaciones de China y Estados Unidos son más importantes en el mundo nuclearizado. Por eso, fortalecer la cooperación de todas las esferas es la estrategia para ambos países. Al mismo tiempo, China tiene que desarrollar las fuerzas navales para ser una potencia que, a corto plazo, sea capaz de salvaguardar sus importaciones de petróleo que pasen por el Estrecho de Malaca, y a largo plazo logre balancear la hegemonía de Estados Unidos.

2.3 Necesidad de una armada oceánica

Las crecientes necesidades energéticas de China se mencionaron a lo largo de la investigación, en un sentido amplio, se otorgó al Estrecho de Malaca una importancia creciente y un fuerte vínculo con la seguridad energética China.

En la era de la globalización económica, se ha destacado aún más la importancia de la posesión de los recursos estratégicos. La capacidad de poseer y controlar los recursos estratégicos influye directamente en el desarrollo de la economía. En el primer capítulo, se señaló uno de los factores que influyen en la seguridad energética de China, el cual es, garantizar la seguridad de las rutas del transporte petrolífero, siendo para la investigación el Estrecho de Malaca el talón de Aquiles.

Los Estados que se comportan como potencias, son los que pretenden imponer sus intereses sobre otras. Para ello, disponen de recursos y medios apropiados, poseen y evidencian la voluntad política de utilizarlos. Un aspecto relevante es que la Nación que aspire a ser potencia debe tener como premisa que sea percibida esa aspiración en sus relaciones con las demás naciones, y la libertad de maniobra que pueda disponer o generar para actuar en el sistema internacional, como también influir a través del poder económico y/o militar (Cancellarich, 2009, p. 70).

Se entiende que, para un Estado, la capacidad de contar con Fuerzas Armadas, le permite poder interactuar con otros desde una posición de fuerza. En el caso de China, debe contar con las fuerzas navales necesarias para poder garantizar la seguridad del Estrecho de Malaca, ante el factor de riesgo que presenta la capacidad militar de Estados Unidos en la región.

En el primer capítulo se mencionó la importancia del Poder Marítimo para una Nación y se analizó las seis características que afectan al Poder Marítimo (véase Tabla 2): su situación geográfica, su configuración física y geográfica, extensión territorial, población, el carácter de esta y la clase de gobierno que ostente. Con el tiempo se sumaron; el poder económico, la capacidad tecnológica y

la dependencia del comercio marítimo y de los recursos del mar. En el caso de China como se mencionó en el primer capítulo, cumple con la mayoría de las características que Mahan señaló, y en la actualidad, cumple con poder económico al ser la segunda economía mundial, y es dependiente del comercio marítimo como se ha mencionado a lo largo de esta investigación, presenta una fuerte dependencia de las importaciones de petróleo.

Se definió al Poder Marítimo como la combinación del empleo que hace una Nación, del comercio marítimo internacional y de los recursos oceánicos con su capacidad para proyectar poder militar en el mar, con el propósito de controlar áreas marítimas comerciales y conflictos; y desde el mar para poder influir sobre hechos a desarrollarse en tierra firme a través de fuerzas navales.

Por lo tanto, para que China pueda proyectar su poder marítimo necesita desarrollar una fuerte flota naval y poder proyectar su poder más allá de sus fronteras, sin embargo, Beijing pretende no generar una carrera armamentista que dañe su crecimiento económico, y así su frágil estabilidad política, proclamándose como una potencia en ascenso pacífico.

Si Beijing pretende asegurar sus importaciones de petróleo, deberá mirar hacia al mar y buscar una disminución de la influencia de Estados Unidos en la región, evitando verse así, limitada en su libertad de maniobra. Como se mencionó en la hipótesis de la investigación, China deberá incrementar las capacidades de su flota naval para poder asegurar o proteger su talón de Aquiles, el Estrecho de Malaca.

2.3.1 Derrotas históricas

Ciertamente, podríamos decir que la búsqueda de poseer una gran armada no es algo nuevo para China, y que posiblemente posea claras reminiscencias históricas, con su respectivo trasfondo sociopolítico.

En la dura derrota de la Primera Guerra sino-japonesa de finales del siglo XIX. Y es que, con el fracasado intento de disponer de un notable poder marítimo a

causa de tal derrota, China continuó postrada durante toda la primera mitad del siglo XX bajo el yugo extranjero. Postración que se remontaba desde las llamadas Guerras del Opio contra Gran Bretaña y Francia, a mediados del siglo XIX, y que se extendió hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, dando lugar a lo que se conoce como el *Siglo de las Humillaciones*¹². Dicha centuria se caracterizó por las injerencias extranjeras (principalmente por vía marítima), en la política interna china. De tal manera, que llegaron a fragmentar territorialmente el Reino del Centro. Hecho que marcó y afectó el orgullo nacional. Por tal motivo, el nombre por el que se la conoce, y el motivo por el que el Partido Comunista Chino, desde su llegada al poder, ha hecho todo lo posible por remediar o revertir las heridas que ocasionó tal espacio de tiempo en la identidad china, ya sea como Nación o como cultura tradicionalmente hegemónica.

Con la derrota nipona en la Segunda Guerra Mundial y la posterior semi-alianza con Estados Unidos durante la Guerra Fría, China no precisó ni volvió a interesarse en la construcción de una gran fuerza naval. China al centrarse en la consolidación de su poder territorial, con la recuperación del Tíbet y las luchas fronterizas con India, la ex Unión Soviética (URSS) y Vietnam; entre otras cuestiones internas del país (Lalinde, 2017, p. 5).

Con el fin de la Guerra Fría, por supuesto que terminó la semi-alianza con Washington, se volvió imperativo poseer un Poder Marítimo, no sólo por la amenaza que presentaba Estados Unidos, sino también a sus propios vecinos. En este sentido, China tiene la misión de proyectar un considerable Poder Marítimo para hacer frente a los retos que presenta Occidente y cualquier otra Nación en sus costas y fuera de ellas.

China posee un ansia hegemónica, dotada de un orgullo nacionalista ya que entienden que su seguridad nacional y su estabilidad interna está en juego, sin

¹² Fue el Partido Comunista Chino quien puso fin al Siglo de Humillaciones, acabando con el caos inherente a la desunión interna (guerra civil), así como por el imperialismo exterior. Puntos por los cuales, según el confucianismo, el Partido Comunista Chino está legitimado a gobernar, ya que ha supuesto un enorme desarrollo social y económico para China, por lo que oponerse a él sería poner en peligro tales logros y una vuelta al caos.

embargo, hay que tomar en cuenta que no permitirán otra derrota, ya sea por los intereses de una nación extranjera o no ser capaz de recuperar los territorios perdidos durante el siglo de las humillaciones. Para todo ello, China entiende que es necesario contar con un gran poder marítimo que asegure sus rutas de abastecimiento y sea capaz de alejar de sus fronteras a eventuales enemigos, como restablecer, en la medida de lo posible, las fronteras precedentes a la llegada de las potencias occidentales.

2.3.2 Actualidad de la flota

En 2012 Beijing manejaba una política de defensa naval, de contención en un marco de defensa nacional relacionada con sus hipótesis de conflicto, pero descuida las líneas de comunicación marítimas por donde fluye el comercio internacional, principal motor de su economía. La posición geográfica de China y de sus fuentes de suministro energético, las rutas marítimas disponibles y la realidad geopolítica del Pacífico Occidental condicionan la configuración de la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL). Por un lado, China concentra una parte muy importante de su población y capacidad de producción a lo largo de una costa con muy poca profundidad estratégica respecto de una primera *cadena de islas*¹³ que restringe su capacidad de maniobra y su salida al océano abierto. Gabriel Cancellarich (2009) menciona:

El Ejército Popular de Liberación de China (AEPL), junto con distintos sectores de la sociedad civil, siguió la consigna lanzada por Deng Xiaoping a mediados de la década de 1980 en cuanto a lograr “Paz y Desarrollo”, enfocando el esfuerzo en el plano económico, traduciéndose en una disminución del presupuesto de Defensa. A partir de la década de 1990 se produjo una bisagra en ese modelo. Por un lado, a partir de la percepción de que el mundo podía afectar negativamente sus intereses

¹³ Las cadenas de islas son un concepto definido por algunos pensadores occidentales y recogido en múltiples publicaciones que definen tres líneas de contención de los Estados Unidos respecto de China en profundidad a lo largo del Pacífico. La primera, estaría definida por el archipiélago nipón y su extensión por las islas Ryukyu, Taiwán y Filipinas. La segunda partiría de Fukusuka, la base naval que alberga al portaviones nuclear George Washington en Japón, para seguir por Guam hasta Nueva Guinea y la tercera retrocedería hasta Midway y Hawái (Leonard, 2008).

nacionales; por otro la percepción de una vulnerabilidad en el plano militar al apreciar la demostración del poder de la maquinaria bélica estadounidense a partir de la Guerra de Golfo en 1991; y finalmente el cambio en la actitud estratégica de Taiwán al querer expandir sus relaciones con el exterior y dar mayor empuje a su ánimo independentista, lo que traía aparejado el apoyo de Estados Unidos. Este último hecho en particular generó para China la contingencia “Taiwán”, lo que hizo que centrara en ella su esfuerzo principal de planeamiento, y la revisión íntegra de su doctrina, reequipamiento, formación y adiestramiento, y modernización de sus facilidades de Comando, Comunicaciones, Control, Informaciones e Informática (C3I2). A partir de esta necesidad, buscó inicialmente a Rusia como proveedor militar, adquiriendo unidades navales de superficie y submarinas, aviación de combate y de Comando y Control aéreo, y unidades de defensa antiaérea como también a Israel; todo esto en función del equipamiento taiwanés y de poder negar el acceso a esta zona a Estados Unidos, en caso de conflicto (p.66).

Beijing propone una política de defensa, con la capacidad de protegerse de cualquier violación a sus espacios y fronteras; cabe señalar que se opone a las fuerzas separatistas de Taiwán. Como objetivos generales para sus fuerzas convencionales, asigna al Ejército la función de defensa regional.

Los principales puntos de su política de defensa son:

- Proteger el desarrollo económico
- La defensa territorial.
- La influencia y presencia en región de Asia Pacífico con el objetivo de obtener recursos naturales y asegurar los mercados, ya que su escasez supondría crisis sociales o políticas.
- La libre circulación marítima en la región, en particular las rutas de comercio internacional como el Estrecho de Malaca.

China percibe como amenazas; el dominio de Estados Unidos, al terrorismo y la piratería. Washington aprecia que su presencia desde el Golfo Pérsico al Sur de Asia asegura el libre acceso a las fuentes de los recursos energéticos y la protección de sus intereses, por lo que genera una dependencia a China. Si los estrechos de la región se vieran bloqueados, y el tránsito marítimo tuviera que

desviarse alrededor de Australia, incrementando el costo y tiempo de importación del petróleo.

Debido al crecimiento económico, Beijing ha incrementado los recursos asignados a la Defensa para su modernización. Entre los años 1996 y 2006 se produjo un incremento promedio del presupuesto en un 11,8%, llegando a los 45.000 millones de dólares (Cancellarich, 2009, p. 71). Luego de una reducción de su personal militar para llevarlo a una organización óptima y flexible, el Ejército de Liberación Popular cuenta hoy con 2,3 millones de hombres (Ídem).

El PLAN¹⁴ cuenta para esto con unidades de superficie y submarinas, pero se ve limitada al no disponer de portaaviones que le permitan proyectar una fuerza aeronaval, por lo cual operan por el momento desde bases en tierra. La carencia de aviación naval embarcada en portaaviones es un eslabón indispensable en esta cadena para así tener una capacidad de proyección autónoma como la deseada, y así brindarle protección y capacidad de ataque y exploración a una fuerza marítima en altamar. De igual forma, para lograr el control del mar, una Armada debe estar en capacidad de ejecutar operaciones anfibas, para las cuales uno de los requisitos indispensables es contar con la superioridad aérea en la Zona del Objetivo Anfibio; China posee los medios anfibios¹⁵ y tropas de Infantería de Marina, pero diseñados para actuar con apoyo aéreo desde el continente sobre Taiwán. Sin aviación naval embarcada, la Armada china pierde flexibilidad de empleo al estar vinculada necesariamente al continente. (Íbidem, p. 72)

La Armada china tiene aún un diseño de armada contigua con énfasis en la operación costera defensiva. Si se desarrollará esta capacidad, podría desequilibrar a Estados Unidos que prevé que el futuro del control del mar no será en mar abierto, sino en las zonas costeras contiguas para así apoyar operaciones terrestres, sin embargo, el diseño de la Armada china actual y sus recientes planes de modernización demuestra que sus intereses se están enfocando hacia el Sur y el Suroeste, a través del Mar del Sur de China pasando por el Estrecho de Malaca y

¹⁴ La Armada del Ejército Popular de Liberación también conocida como el PLAN, es la rama de guerra naval del Ejército de liberación Popular, que es el ala armada del Partido Comunista de China, y por defecto, las fuerzas armadas de la República Popular China.

¹⁵ Los buques de desembarco Yutting II, Yunshu y el LPD Yuzaho.

hacia el Índico y sus fuentes de suministro en Oriente Medio y África. Las infraestructuras¹⁶ que está ayudando a desarrollar a lo largo del Índico responden a necesidades logísticas y comerciales. Al mismo tiempo, y más importante para esta investigación, anhela asegurar la ruta marítima que transcurre por el Estrecho de Malaca.

Beijing ha planteado un proceso de modernización de sus fuerzas en tres etapas, buscando que a mediados de este siglo el Ejército Popular de Liberación sea capaz de ganar una guerra en un ambiente de alta complejidad, y que provea una fuente de apoyo para afirmar el poder del Partido Comunista Chino, asegure el desarrollo nacional y contribuya al mantenimiento de la paz a nivel mundial (Ibídem, p. 67).

Los aspectos centrales de su modernización se apoyan en tres pilares:

- Contar con fuerzas navales y aéreas.
- Cambiar su doctrina defensiva a operaciones sobre y fuera de su litoral marítimo.
- Apoyarse en una capacidad tecnológica de punta.

Así, China tiene que afrontar tres retos fundamentales en el mar. Por un lado, proteger su alargado litoral, en segundo lugar, dotarse de una capacidad de influencia regional sobre las zonas de su interés y, por último, asegurarse de que las rutas logísticas que la unen a sus fuentes energéticas y de materias primas y a sus mercados permanezcan abiertas a sus barcos en todo momento.

Además, hay que tomar en cuenta la utilización del portaviones Shi Lang¹⁷ y otros buques similares, que le permitirán a China completar su cobertura de protección de los convoyes marítimos en su tránsito por el Índico hasta alcanzar la

¹⁶ Se hace referencia al Collar de Perlas.

¹⁷ El Shi Lang es un desarrollo chino sobre el Varyag soviético adquirido a Ucrania y remolcado desde el Mar Negro. Entro en servicio en 2012. Se trata de un portaviones convencional de algo más de 60000 toneladas de desplazamiento y que supuso la primera experiencia de este tipo para China. La mayor parte de los analistas le atribuyen un papel de entrenamiento y familiarización previos a la fabricación de otros dos portaviones previstos para el 2015 y 2020 respectivamente. Lleva el nombre del Almirante que conquistó la isla de Formosa para China.

proporcionada por bases terrestres, o de las diferentes estaciones logísticas y de apoyo que está estableciendo a lo largo de la ruta.

En resumen, la Armada de la República Popular China está en rápida evolución, necesita defender sus 18000 kilómetros de costa y ser capaz de proyectarse a nivel regional. Por otro lado, la protección de sus rutas marítimas comerciales y el mantenimiento del paso por los estrechos que dan acceso a y desde el Índico es una prioridad absoluta para su economía.

CONCLUSIONES

A lo largo de la redacción de esta investigación se han considerado diversos elementos económicos, políticos, ideológicos, históricos y principalmente militares. Se ha analizado la estrategia a futuro de Estados Unidos por contener a China en los próximos años a partir de 2012.

El problema energético, es uno de los principales temas a abordar a través de la política exterior para China. Esto se debe, en primer lugar, a que con el correr de los años el país perdió la independencia energética pasó de ser un país exportador de petróleo a uno netamente importador. Esta tendencia provocó depender de las importaciones de petróleo crudo para el abastecimiento de su mercado interno. De forma paralela, el crecimiento económico y el desarrollo industrial de China condujeron a este país, en las últimas dos décadas, a consumir mayores cantidades de recursos energéticos. El crecimiento sostenido de las importaciones de petróleo responde en principal medida a esta creciente demanda proveniente del sector industrial y el de transportes. En consecuencia, el país fortalece su dependencia del mercado externo de petróleo a medida que los niveles de rendimiento industrial y económico del país generan una mayor demanda.

Como se mencionó a largo de esta investigación, el Estrecho de Malaca es uno de los puntos clave para el tránsito de productos energéticos hacia los países del Sudeste y el Este de Asia, más del 80% de la energía que mueve la industria china llega a través del Estrecho de Malaca, por ello, Beijing trata de buscar rutas alternativas de abastecimiento, de manera que un posible bloqueo del estrecho no provoque su colapso energético. No obstante, ninguno de los países de la región posee una total seguridad energética por el momento, por lo que siguen dependiendo en gran medida del tránsito de buques por el estrecho.

El marco teórico desarrollado en la investigación ha permitido describir las aspiraciones chinas a ser potencia y, sobre todo, la búsqueda de seguridad energética principalmente en la ruta marítima del Estrecho de Malaca, reflejando la relevancia que ha puesto en el Mar y la importancia de desempeñarse libremente

en él. Por esta razón, la lucha por su dominio, donde el Poder Marítimo de unos y otros se antoja imprescindible para dilucidar cualquier pugna.

Desde los inicios de la humanidad hasta la actualidad, poseer el poder del mar ha sido un aspecto positivo e importante para el avance y desarrollo de una Nación, tanto económicamente, debido a las vías marítimas de mercado, tanto políticamente, en tiempos de guerra o de paz. La teoría del Poder Marítimo escrita por Mahan sirvió para que las naciones, por ejemplo, China se percataran de la importancia de controlar el mar.

La teoría del Poder Marítimo aplicada para China en el siglo XXI propone: asegurar los derechos marítimos a través de la protección de las fuerzas navales y poseer el control efectivo del océano; desarrollar el Poder Marítimo no sólo para proteger la seguridad de la costa y los derechos marítimos, sino también para garantizar los intereses de ultramar, proteger efectivamente las rutas del comercio internacional y del transporte energético.

Pese a que el Poder Marítimo podría aumentar la movilidad del país, China es tradicionalmente un Estado continental, por lo tanto, mantener buenas relaciones con los Estados de la región del Asia Pacífico también influye en la situación geopolítica de China. Como se mencionó en el primer capítulo, una alternativa para China es diversificar sus importaciones de petróleo. En 2001, se estableció la Organización de Cooperación de Shanghái, con los miembros de la República Popular China, Rusia, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán, Estados con los cuales pretende aumentar sus importaciones de petróleo a través de oleoductos. Por otro lado, los sistemas de cooperación en temas de seguridad brindan mayor seguridad en el Estrecho de Malaca, pero aún existen temas por resolver en la región del Mar de China Meridional y en las zonas marítimas que bañan las costas de Indonesia, principalmente, y los demás países del Sudeste Asiático.

El principal factor que vulnera la seguridad energética de China en el Estrecho de Malaca es Estados Unidos, que lleva la delantera en lo que al posicionamiento regional se refiere, a través de acuerdos de cooperación con los

diferentes países de la región, Washington practica una política de contención con acuerdos militares y económicos con los países de la zona. Además, está implementando una importante renovación de su flota naval, pensando en futuras confrontaciones con Beijing.

Sin embargo, habiendo estudiado el alcance y capacidades de la Armada del Ejército Popular de Liberación chino, es claro que posee un importante reto que cumplir, ya que sus capacidades son deficientes para poder salvaguardar su seguridad energética en la ruta marítima del Estrecho de Malaca en el periodo que esta investigación abarca del 2004 al 2012.

El énfasis de Mahan en relacionar la expansión de Estados Unidos por medio de su industrialización, con la visión de un papel global, encaja de forma muy natural con la transformación económica que está en marcha en China. El cambiado entorno económico y su rápida globalización desde finales del siglo XX podría verse como la principal razón de que Beijing se enfoque en remodelar su flota naval, ya que gran parte del comercio mundial en el siglo XXI, como en la época de Mahan, continúa siendo transportado por mar.

Debido al alcance de su economía, su rápido ritmo de crecimiento y la expansión internacional componente de su actividad económica, es imperativo para Beijing proteger el comercio marítimo y, por ende, las importaciones de petróleo que sustentan su crecimiento económico convirtiéndolo así en una justificación importante para la modernización en sus fuerzas navales. Los intereses estratégicos de China se modificaron al mismo tiempo que su desarrollo económico, encontrándose en un proceso de modernización militar con énfasis en la proyección de poder que le tomará tiempo y por lo menos décadas, característica de una potencia regional que tiene acceso a las principales rutas marítimas.

Consecuentemente, el poder económico de China se estará traduciendo en poder militar. Así, se comprueba la hipótesis de la investigación, la cual propuso que el Estrecho de Malaca vulnera la seguridad energética de China y por tal motivo el Estado chino tendrá que incrementar su flota naval para poder hacer frente a los

nuevos retos que se le presentan en el siglo XXI, ya que, al ser importador neto de petróleo, debe asegurar la ruta marítima del Estrecho de Malaca.

La proyección marítima china hacia el Índico supone un cambio en el escenario marítimo mundial, aun cuando por el momento la presencia de la Armada china se limita a unos pocos buques. Sin embargo, la posibilidad del incremento en la actividad naval china al Oeste del Estrecho de Malaca pone a las potencias marítimas regionales en un dilema entre cooperación y confrontación. La presencia de China a los dos lados del estrecho provoca inquietud para las naciones del Sudeste de Asia, India, Australia y los Estados Unidos, sobre todo si se transforma en una presencia estratégica, cuyo requisito previo es el establecimiento de la superioridad naval de China en el Mar del Sur de la China.

Por último, será interesante seguir de cerca los conflictos internos de la región, sobre todo los mencionados en las aguas del Mar de China Meridional y en el Mar de China del Este. Si las disputas se intensifican podrían llegar a generar acciones militares por parte de los actores implicados, siempre y cuando la diplomacia no sea capaz de dar respuesta a estos conflictos.

FUENTES DE CONSULTA

Bibliografía

Baer, G. W. (1994). *One Hundred Years of Sea Power: The United States Navy 1890-1990*. Washington: Stanford University Press.

Buzan, B. (1991). *People, States & Fear. An agenda for international security studies in the post-cold war era* (Vol. II). CO: Lynne Rienner Publishers.

Eberling, G. (2014). *Future Oil Demands of China, India and Japan*. London. Lexington: Lexington Books.

Hongyi, L. (2009). *Asian Energy Security the Maritime Dimension*. United States. Pigrave: Macmillan.

Klare, M. (2003). *Guerra por los recursos. El futuro escenario del conflicto global*. (B. J. A., Trad.) Barcelona: Ediciones Urano.

Mahan, A. (1901). *La influencia del poder Marítimo en la historia, 1660-1783*. (J. Cervera, Trad.) New York: El correo Gallego.

Lerche, C. O. (1967). *Foreign Policy of the American People*. New Jersey : Prentice Hall.

Ponce Urquiza, A. (2009). *El origen de la geoideología de Estados Unidos y su impacto en Alfred Thaler Mahan. (Tesis de Doctorado)*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Cibergrafía

Análisis de los elementos del Poder Naval. (2014). *Revista de Estudios sobre espacio y poder*, 305-334. Recuperado el 20 de Diciembre de 2017, de file:///C:/Users/Carlos%20Andrade/Downloads/46354-74886-2-PB%20(1).pdf

Bonet, A. (6 de Octubre de 2014). *Seguridad energética en China y su expansión a Asia Central y Myanmar*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2017, de Instituto Español de Estudios Estratégicos: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2014/DIEEEM14-2014_SeguridadEnergetica_CHINA_AndreaBonetMtnez_pdf

Bustelo, P. (2005). China y la geopolítica del petróleo en Asia-Pacífico. *Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales Estratégicos*, 10. Recuperado el 15 de Junio de 2018, de

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/DT38-2005

Cancellarich, G. (Abril de 2009). La República Popular China y su necesidad de una armada oceánica. (C. N. Argentina, Ed.) *Boletín del Centro Naval*(823), 65- 74. Recuperado el 15 de Agosto de 2018, de <https://centronaval.org.ar/boletin/BCN823/823cancellarich.pdf>

Del Campo, U. (2012). El estrecho de la Malaca y su importancia geoestratégica para la seguridad energética en la región Asia - Pacífico. *Campus Internacional para la Seguridad y la Defensa* , 1-36. Recuperado el 12 de Febrero de 2018, de https://loshilosdelmundo.files.wordpress.com/2012/10/inf_sup_intel_energia_malacca_urkodelcampo.pdf

Delage, F. (2014). La política exterior de china en la era de la globalización. *CIDOB d'afers Internacionals*(63), 76-77. Recuperado el 01 de Junio de 2018, de https://www.researchgate.net/publication/28066853_La_politica_exterior_china_en_la_era_de_la_globalizacion

Downs, E. (2000). *China's quest for energy security*. California, United States of America: RAND. Recuperado el 2017, de <http://www.understandchinaenergy.org/wp-content/uploads/2013/10/chinas-quest-for-energy-security-erica-downs.pdf>

EIA. (4 de Septiembre de 2012). *U.S. Energy Information Administration*. Recuperado el 2018, de China Analysis Brief: <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.cfm?iso=CHN>

Gómez, Á. (2011). Las Marinas India y China en la Geopolítica del Océano Índico. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 1-12. Recuperado el 12 de Julio de 2018, de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2011/DIEEEO58-2011MarinasIndiaChina.pdf

González, M. (2013). Mahan y la Geopolítica. *Revista de Estudios sobre Espacio y Poder*, 4(2), 45. Recuperado el 01 de Febrero de 2018, de <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/46355/43575>

Government, U. (2003). *Hering before the US-China Economic and Security Review Commision; China's energy needs strategies*. Washington: U.S. Government Printing Office. Recuperado el 2018, de <https://www.uscc.gov/sites/default/files/USCC-Webster-Written-FINALSUBMIT.pdf>

Holmes, J., & Yoshihara, T. (2006). *The influence of Mahan upon China's Maritime Strategy*. Recuperado el 2018, de https://www.researchgate.net/publication/232924146_The_Influence_of_Mahan_upon_China's_Maritime_Strategy

IEA. (Junio de 2004). *Agencia internacional de Energía*. Recuperado el 2018, de <https://www.iea.org/statistics/statisticssearch/report/?country=China&product=oil>

IEA. (15 de Enero de 2012). *International Energy Agency*. Recuperado el 2018, de [IntNon-OECD Total:Indicators for 2011: http://www.iea.org/statistics/statisticssearch/report/?&country=NONOECDOT&year=2011&product=Indicators](http://www.iea.org/statistics/statisticssearch/report/?&country=NONOECDOT&year=2011&product=Indicators) Consultada el 10 de noviembre de 2017.

Iturre, M. (15 de Junio de 2008). *Revista Electrónica de Estudios Internacionales (REEI)*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2017, de El debate sobre la seguridad y los límites de la seguridad energética.: <http://www.reei.org/index.php/revista/num15/articulos/debate-sobre-seguridad-limites-seguridad-energetica>

Jiang , J., & Sinton, J. (2011). *Overseas investments by Chinese*. International Energy Agency. Recuperado el 15 de Marzo de 2018, de https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/overseas_china.pdf

Klare, M. (11 de Mayo de 2008). *La Nueva Geopolítica de la Energía*. Recuperado el Enero de 2018 de 2018, de Sin Permiso: <http://www.sinpermiso.info/printpdf/textos/la-nueva-geopolitica-de-la-energa>

la de Cueva, M. (1986). *La idea del Estado*. México: UNAM. Recuperado el 05 de Diciembre de 2017, de <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/1806/2063>

Lalinde, L. (21 de Marzo de 2017). China y la importancia geopolítica de dominar el mar circundante. *Simposio electrónico internacional sobre política china*, 1-14. Recuperado el 12 de Septiembre de 2018, de http://www.asiared.com/es/downloads2/17_3-s_lalinde-2.pdf

Leonard, M. (2008). *¿Que piensa China? El debate interno sobre su futuro*. Barcelona: Icaria Editorial. Recuperado el 15 de Enero de 2019, de <https://www.politicaexterior.com/articulos/libros-4/que-piensa-china-el-debate-interno-sobre-su-futuro/>

Mackinlay Ferreirós, A. (2011). *La transformación del escenario marítimo del Océano Índico*. Madrid: Instituto Español de Estudios

Estratégicos. Recuperado el 20 de Agosto de 2017, de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2011/DIEEEO45_2011OceanolIndico.pdf

Naciones Unidas, (. (2018). *UNdata*. Obtenido de <http://data.un.org/en/iso/cn.html>

Ni, L. (2005). Sea Power and China's Development. *Peoples Liberation Daily*, págs. 16-17. Recuperado el 20 de Septiembre de 2018, de www.Usk.gov/researchpapers/translated_articles/2005/05_07_18_Sea_Power_and_Chinas

Nolan, C. (2016). *Pirates raid oil tanker off Malaysia, take away three crew Conservative Read*. Recuperado el 16 de Marzo de 2018, de <http://conservativeread.com/pirates-raid-oil-tanker-off-malaysia-take-away-three-crew/>.

OEA. (20 de Enero de 2012). *Organización para los Estados Americanos*. Recuperado el 2018, de Seguridad Energética para el desarrollo sostenible de las Américas: http://www.xn--summit-americas-6s9h.org/GA09_CD/add_ini_pb_energy_sec_sust_sp.pdf

Organización Hidrográfica Internacional;. (1953). *Organización Hidrográfica Internacional*. Recuperado el 15 de Febrero de 2018, de Limits of oceans and seas: <http://epic.awi.de/29772/1/IHO1953a.pdf>

Ou, C. (1 de Marzo de 2011). The Characteristics of China's National Security. *Journal of politics and law*, 4, págs. 84-86. Recuperado el 16 de Octubre de 2017, de <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.846.604&rep=rep1&type=pdf>

Pérez, M. (2004). China y la Seguridad Energética. *Estudios Internacionales*, 41-58. Recuperado el 01 de Octubre de 2017, de <http://www.jstor.org/stable/41391791>

Ponce Urquiza, A. (2009). *El origen de la geoideología de Estados Unidos y su impacto en Alfred Thaler Mahan. (Tesis de Doctorado)*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Rothschild, E. (1995). *What is security?* (Vol. 124 No. 3). (T. propia, Trad.) The MIT press. Recuperado el 10 de 1 de 2018, de https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/Rothschild_What-is-security.pdf

Rubiolo, M. (2010). La seguridad energética en la política exterior de China en el siglo XXI. *CONFines*, 60. Recuperado el 04 de Marzo de 2018,

de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-35692010000100004

Sánchez, I. (2 de Noviembre de 2008). *Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)*. Recuperado el 15 de Octubre de 2017, de Análisis de la estrategia china de seguridad: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2011/DIEEEA28-2011AnalisisEstrategiaChinaSeguridadIJGS.pdf

Sibapada, R. (2009). MARITIME STRATEGY OF INDIA AND CHINA: INFLUENCE OF ALFRED THAYER MAHAN. *Naval War College Journal*, págs. 71-79. Recuperado el 20 de Noviembre de 2017, de https://www.indiannavy.nic.in/sites/default/themes/indiannavy/images/pdf/resources/article_7.pdf

Tébar, R. (12 de Diciembre de 2014). *Estrategia Uruguay*. Recuperado el 02 de Septiembre de 2017, de <https://estrategiauruguay.files.wordpress.com/2014/06/teorc3ada-del-poder-marc3adtimo.pdf>

Vandendriessche, M. (2012). *La gobernanza marítima global y el Mar de China Meridional*. Barcelona: ESADE Geo Center for Global Economy and Geopolitics. Recuperado el 30 de Marzo de 2018, de file:///E:/Proyecto%20de%20titulaci3n/PDF's%20Estrecho%20de%20Malaca/201207%20Global%20Maritime%20Governance_Marie%20Vandendriessche_ES.pdf

Wang, Z. (2008). China and the new international order. En U. o. Nottingham, *China Policy series* (primera ed., pág. 159). Nottingham: Routledge. Recuperado el 2018, de https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2400/RR2423/RAND_RR2423.pdf

Wenping, H. (2007). *The Balancing Act of China's Africa Policy*. *China Security*,. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/237368590_The_Balancing_Act_of_China's_Africa_Policy

Zances, H. (24 de Octubre de 2016). ¿Por qué es tan importante el Estrecho de Malaca para el comercio? *Global diplomática*, pág. párrafo 5. Recuperado el 2018 de Marzo de 19, de <http://www.forosgenerales.com/globaldiplomatica/economia/por-que-es-tan-importante-el-estrecho-de-malaca-para-el-comercio>

Zhou, L. (2014). *Los Dilemas Geopolíticos para la Emergencia de China en el Siglo XXI. Una posible salida a la búsqueda del poder marítimo en el Mar del Sur de China y el Océano Índico a través del imaginario "String*

of Pearls". Recuperado el 10 de Septiembre de 2017, de Observatorio de la Política China: <http://politica-china.org/areas/seguridad-y-defensa/los-dilemas-geopoliticos-para-la-emergencia-de-china-en-el-siglo-xxi-una-posible-salida-a-la-busqueda-del-poder-maritimo-en-el-mar-del-sur-de-china-y-el-oceano-indico-a-traves-del-imaginario-string>