

TCOL. Ángel Gómez de Agreda
CC.Francisco Martínez Vázquez

Las Marinas India y China en la
Geopolítica del Océano Índico

Las Marinas India y China en la Geopolítica del Océano Índico

Resumen:

“El Océano Índico es donde la rivalidad entre Estados Unidos y China se entremezcla con la rivalidad regional entre China e India, y también con la lucha de EE.UU contra el terrorismo islámico en el Oriente Medio, que incluye el intento de contención de Irán¹”.

En la actualidad, el 90% del comercio mundial y el 65% de petróleo se mueven por vía marítima. De estas cantidades, el 70% del petróleo y la mitad del tráfico de contenedores mundial navegan por el Océano Índico en su camino desde Oriente Medio hacia el Pacífico. En ese tránsito, pasan por algunos de los principales y más conflictivos estrechos (o “choke points”) del mundo, Bab el Mandeb y los estrechos de Ormuz y Malaca.

Su situación central en el Océano Índico, su creciente pujanza económica y su dependencia del tráfico marítimo han hecho que la India sienta la necesidad de asegurar la región para mantenerla en orden y libre de conflictos, empresa que sólo podrá desarrollar con éxito disponiendo de una poderosa marina.

Por su parte, China es un recién llegado a los mares del mundo que cumple ya los requisitos que Mahan² postulaba para las grandes potencias navales: desarrollo y dependencia del comercio internacional, potentes flotas mercante y de guerra y la necesidad de acceso a estaciones de apoyo para las mismas. Las rutas que unen sus pujantes industrias con los orígenes de las materias primas y la energía y con sus clientes pasan, en una parte importante, por el Índico.

Las “... aspiraciones a estatus de gran potencia y, sobre todo, su búsqueda de seguridad energética han llevado a Beijing y Nueva Delhi a redirigir sus miradas de la tierra al mar... y su entrada simultánea en el entorno náutico también conlleva tendencias preocupantes”³.

¹ KAPLAN, Robert D., “Next geopolitical power play wil be at sea”. The Australian 13-11-2010

² HOLMES, James R. y YOSHIHARA, Toshi, “Chinese Naval Strategy in the 21st Century. The turn to Mahan”, Routledge, 2008

³ HOLMES, James R. y YOSHIHARA, Toshi, “China and the United States in the Indian Ocean”, Naval War College Review, Summer 2008.

Rivales y socios ya en tierra firme, las dos potencias compiten ahora por el mismo espacio marítimo.

El documento “Marine Corps Vision and Strategy 2025” indica que el Océano Índico y sus aguas adyacentes serán el teatro central de conflicto global y competición en este siglo. En este escenario India y China están llamados a ser actores principales y posiblemente Estados Unidos vería con buenos ojos que otros países adquieran un mayor protagonismo en la seguridad de la zona. Sin embargo, es posible que prefiera apoyar a la India para que actúe como contrapeso de la influencia de China, como está haciendo con otras potencias medias en otras zonas de la región.

Este artículo pretende analizar cómo China e India están desarrollando sus estrategias en esta competición, los intereses y la percepción que cada uno tienen de la situación desde sus distintas posiciones. La aproximación que se da al análisis de cada uno de los países es muy distinta a la del otro, como también lo es la dada por cada país; mientras que la India trata de reafirmar su posición geoestratégica con acciones más concretas, China se aproxima al Índico como una necesidad logística y una conveniencia estratégica respecto de sus rivales y competidores.

LA INDIA COMO PODER MARÍTIMO

La visión de la India como poder marítimo queda resumida en las palabras del ex-Primer Ministro Pranab Mukherjee en un discurso pronunciado en 2007 cuando afirmaba que “después de casi un milenio de mirar hacia dentro y hacia tierra, estamos de nuevo volviendo nuestra mirada hacia el exterior y hacia el mar, que es la dirección natural para una nación que busca re-establecerse, no simplemente como un poder continental sino como un poder marítimo, y consecuentemente como uno con significancia en el escenario mundial”.

Los retos inmediatos de la Marina India son un **posible enfrentamiento con Pakistán**, el **control de su zona económica exclusiva** y la **protección antiterrorista de la costa y puertos**⁴, pero sin duda el potencial de China para proyectar su poder naval en el Océano Índico constituye un factor importante a la hora de evaluar los objetivos estratégicos de la India y explicar los pasos iniciados para convertirse en una potencia naval de primer orden en el Índico.

Estos pasos se pueden examinar a través de tres aspectos principales, la franca expansión en la **presencia internacional de la Marina India**, la impresionante mejora de sus **capacidades navales** y un claro aumento en las **relaciones** que la India ha establecido con los países ribereños del Océano Índico en aspectos de cooperación en los ámbitos naval y de seguridad. Veremos de forma un poco más detallada estos tres elementos.

⁴ Misión asignada desde los ataques terroristas de Bombay en 2008. La Marina India coordina la actuación de los servicios de Guardacostas, Aduanas y Policía, ha establecido cuatro “Joint Operation Centres”, ha desarrollado procedimientos operativos comunes y ha finalizado el pasado 6 de mayo el ejercicio conjunto “Sagar Kavach” (Escudo del Océano). <http://frontierindia.net/indian-navy-establishes-four-joint-operation-centres>, consultado el 23/05/2011.

Presencia internacional de la Marina India

Se puede fechar en el año 2001 el comienzo de una salida decidida de la Marina India al exterior, cuando tras los ataques terroristas del 11S en Estados Unidos efectuó misiones de escolta antiterrorista del tráfico marítimo en el Estrecho de Malaca en apoyo a los EE.UU. Se puede destacar también su importante participación en las operaciones de ayuda humanitaria tras el tsunami que en 2004 arrasó las costas de Sumatra, la Operación Sukoon en Julio de 2006, de evacuación de 1766 ciudadanos indios del Líbano con motivo del conflicto entre Israel y Hezbollah⁵.

Destaca de forma especial la decidida presencia de la Marina India en las operaciones contra la piratería. India participa activamente en la iniciativa ReCAAP “Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia”, que ha conseguido reducir de forma espectacular la piratería en la zona del Estrecho de Malaca. Tiene también buques en misiones antipiratería y de escolta de buques mercantes en la zona de Golfo de Adén desde octubre del 2008, escoltando un total de 1181 buques y evitando más de 15 ataques de piratas contra mercantes⁶. Los expeditivos métodos empleados por la Marina India contra los piratas han sido objeto de comentarios. Destaca la captura del Vega 5 el pasado 12 de marzo de 2011, operación en la fueron capturados 61 piratas⁷.

Más recientemente, la Marina India ha ejecutado la Operación Blossom de evacuación de ciudadanos indios de Libia, en la que participaron un buque anfibio, el INS Jalashwa y un destructor, el INS Mysore, y que ha finalizado el 28 de marzo de 2011.

También se pueden destacar el despliegue efectuado por unidades de la Flota del Este en aguas del Mar del Sur de la China y el Pacífico Occidental entre marzo y mayo de 2011, visitando puertos de Filipinas, Vietnam, Brunei, Malasia, Rusia⁸ e Indonesia⁹ y realizando ejercicios con las marinas rusa, de Singapur y con la US Navy.

Asimismo, entre mayo y junio de 2010 una agrupación naval india efectuó un despliegue similar visitando Indonesia, Singapur, Tailandia, Brunei, Vietnam, Filipinas, Malasia y Australia. Y entre agosto y octubre de 2010 la Flota del Oeste efectuó un despliegue por el Océano Índico visitando Seychelles, Kenia, Tanzania, Mozambique, Sudáfrica y las islas Reunión y Mauricio; destaca en este despliegue el ejercicio “Ibsamar II” con las marinas de Sudáfrica y Brasil.

De todas estas actividades se puede concluir por una parte la voluntad de la Marina India de expandir su influencia y sus relaciones con las marinas del Índico y de ampliarlas fuera de los confines del su océano natural, más allá del Estrecho de Malaca y dentro del Mar del Sur de

⁵ Información extraída de la página web de la Marina India, www.indiannavy.nic.in el 23/05/2011

⁶ Consultado en <http://indiannavy.nic.in/AntiPiracy.htm> el 23/05/2011

⁷ El Vega 5 se había convertido, tras su secuestro en diciembre de 2010, en buque nodriza de los piratas somalíes.

⁸ <http://myindiamynews.com/india-news/indian-warships-arrive-in-vladivostok>

⁹ Consultado en <http://indiannavy.nic.in/OverseasDeployment.htm> el 23/05/2011

China. De esta forma la Marina India ha adquirido a lo largo de los últimos años los medios, la experiencia y el “know how” necesario para efectuar complejos despliegues solo reservados a marinas de primer orden.

En este aspecto la Marina India se ha adelantado a la China, que ha iniciado sus primeros despliegues complejos en fechas más recientes, con su presencia en el Golfo de Adén desde 2009 y la evacuación de ciudadanos chinos de Libia en 2011.

Capacidades de la Marina India

Si las declaraciones de los dirigentes de un país permiten adivinar su nivel de ambición de un país, ya en el año 2005 el Jefe de Estado Mayor de la Marina India, Almirante Arun Prakash, decía que “es un imperativo para India....tener una fuerte capacidad marítima para mantener un equilibrio del poder marítimo en el océano Índico y en la más amplia región Asia-Pacífico”¹⁰. Y el Almirante Sureesh Mehta, Jefe de estado mayor en 2007, afirmó que “nuestro interés no está restringido al Océano Índico”¹¹.

Sin embargo, en su Estrategia Marítima¹² se afirma que, a la vista de los recursos disponibles, la Marina India se centrará en las áreas de interés primario, Mar de Arabia, Golfo de Bengala, estrechos de acceso al Índico (Malaca, Hormuz, Bab-el-Mandeb y Cabo de Buena Esperanza), y el Golfo Pérsico. Las áreas de interés secundario, que incluyen el Mar Rojo y Mar del Sur de la China, quedan fuera del alcance de su actual estrategia.

Si nos limitamos a los datos empíricos, el nivel y alcance de las adquisiciones que la Marina India sigue las directrices de la estrategia. Ya en el año 2008 el Almirante Sureesh Mehta señaló su ambicioso plan: “para 2022, planeamos tener una marina de más de 160 buques, incluyendo tres portaaviones, 60 buques de combate, incluyendo submarinos, y cerca de 400 aeronaves de distintos tipos”¹³. En apoyo a estos planes, el porcentaje del Presupuesto de Defensa asignado a la Marina ha pasado del 11,2% en 1992 al 25% en 2011¹⁴.

Sin entrar en detalles sobre unidades actuales y planes de construcción, se pueden destacar algunos proyectos, como el de construcción de hasta 3 portaaviones¹⁵, que permitirían tener dos grupos de combate operando de forma continua, asignados a las Flotas del Este y el

¹⁰ PRAKASH, Arun, “Shaping India’s Maritime Strategy,” conferencia en el “Indian National Defense College” en noviembre de 2005. Disponible en http://indiannavy.nic.in/cns_add2.htm

¹¹ <http://www.india-defence.com/reports-3384>, consultado el 23/05/2011

¹² Freedom to use the Seas: India’s Maritime Military Strategy. Disponible en http://indiannavy.nic.in/maritime_strat.pdf

¹³ Consultado en <http://www.india-defence.com/reports-3954> el 23/05/2011

¹⁴ Según indica el analista de defensa Rahul Bhonsle, “la Marina India recibirá más recursos en proporción a otros, dadas las preocupaciones sobre la seguridad en el Océano Índico” <http://www.defensenews.com/story.php?i=4784182&c=FEA&s=SPE>, consultado el 22/05/2011

¹⁵ “First indigenous aircraft carrier to be launched next year: Navy chief”. <http://indiatoday.intoday.in/site/story/First+indigenous+aircraft+carrier+to+be+launched+next+year:+Navy+chief/1/73256.html>, 2 de diciembre de 2009, consultado el 21/05/2011

Oeste¹⁶, y que constituirían el núcleo del poder naval indio¹⁷.

Estos portaaviones sustituirán al viejo INS Viraat, con ya 50 años de servicio. Es de destacar al respecto que la Marina India tendría, en comparación con la China y de cara a una eventual confrontación en el futuro, la ventaja de una tradición aeronaval, que se tarda largos años en desarrollar.

Otros proyectos de interés son la adquisición de nuevas fragatas, de las que se prevé adquirir hasta 16 en los próximos 10 años, tres provenientes de Rusia y el resto de fabricación nacional¹⁸, la construcción de 4 buques anfibios¹⁹ para unirse al INS Jalaswa, adquirido en 2007 a EE.UU; la adquisición de 6 submarinos de ataque tipo “Scorpene” a Francia (construidos en India)²⁰ y la transferencia por parte de Rusia de un submarino de ataque de la clase K-152 Nerpa, prevista para octubre de este año²¹; y la decisión de adquirir 8 buques de medidas contraminas de Corea del Sur²².

Estos proyectos muestran claramente la voluntad de la India de adquirir una fuerza naval potente, versátil y capaz de defender los intereses de la India en todo el escenario del Océano Índico, con la posibilidad de extender su zona de influencia hacia el Golfo Pérsico y el Mar del Sur de China. Y, lo que es especialmente relevante, lo está haciendo con una inteligente política que mezcla adecuadamente las adquisiciones externas con el desarrollo de su industria de defensa, mediante transferencias de tecnología que en el futuro le permitirán disminuir la dependencia actual, especialmente de Rusia.

Relaciones con los países del Océano Índico

Como tercer elemento de la estrategia naval de la India se analizará la red de relaciones establecidas con los países ribereños del Océano Índico, que se puede entender como la creación natural de una esfera de influencia en el Índico por parte de una potencia regional en pleno desarrollo, pero que también se puede interpretar como una reacción a la percepción de amenaza ante los avances en la zona por parte de China, como claramente afirmó el Almirante Prakash al decir que “la respuesta adecuada al cerco de China a la India es construir nuestras propias relaciones, particularmente en nuestro vecindario, sobre la

¹⁶ La Marina India se estructura en tres Mandos principales, Este, Oeste y Sur.

¹⁷ El primero de ellos, el INS Vikramaditya, se ha comprado a Rusia y se prevé su entrada en servicio en 2013

¹⁸ “India to get 16 stealth frigates in 10 years”. <http://www.freerepublic.com/focus/f-news/2498158/posts>, 21 de abril de 2010, consultado el 20/05/2011

¹⁹ <http://indiadefenceonline.com/2492/indian-navy-to-get-four-landing-platform-docks>, 16 de febrero de 2011, consultado el 19/05/2011

²⁰ “Navy to train for scorpene submarines” http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2011-05-18/india/29555290_1_scorpene-project-mdl-project-75, 18 de mayo de 2011, consultado el 23/05/2011

²¹ “Indian Navy Crew Undergoing Training Onboard K-152 Nerpa Attack Submarine”. <http://www.india-defence.com/reports-5063>, 18 de marzo de 2011, consultado el 20/05/2011.

²² “India orders eight minesweepers from South Korea; Goa Shipyard limited to build six”. <http://www.india-defence.com/reports-5081>, 18 de abril de 2011, consultado el 20/05/2011.

base de nuestros intereses nacionales y magnanimidad hacia vecinos más pequeños²³”.

A nivel global en el escenario del Océano Índico, es de destacar que la Marina India lanzó en 2008 la iniciativa bianual del IONS “Indian Ocean Naval Symposium”, dirigida a mejorar la cooperación marítima entre las marinas de los estados ribereños del Océano Índico. A la última reunión, celebrada en 2010 en Abu Dhabi, asistieron representantes de 27 países, entre ellos Irán, Pakistán, Francia, Reino Unido, Maldivas y Australia.

En el ámbito bilateral, India ha establecido relaciones con países en las siguientes áreas:
Sudoeste del Océano Índico:

Tiene estrechas relaciones con Mauricio desde hace décadas, tanto económicas como en el ámbito de seguridad y defensa, que incluye adiestramiento, cesión de material y patrullas contra la piratería, y la India opera en Mauricio una estación de inteligencia de señales.

También tiene relaciones con Madagascar, Mozambique y Seychelles, mediante acuerdos de cooperación en materia de defensa. Estos acuerdos, que incluyen cesiones de material y patrullas conjuntas, le permiten el acceso a puertos en la zona y operar estaciones de vigilancia electrónica. Finalmente, existe una cooperación creciente con Sudáfrica y Francia (que posee la Isla de Reunión). Desde 2001 la Marina India realiza ejercicios anuales con la marina Francesa, y ha realizado ejercicios navales con Sudáfrica y Brasil en 2008 y 2010.

De esta forma, India puede ejercer un control relativo de los accesos al Océano Índico desde el Cabo de Buena Esperanza

Noroeste del Océano Índico:

La India tiene acuerdos en materia de defensa con Omán y Qatar, que comprenden adiestramiento y ejercicios conjuntos, y que autorizan el uso de sus puertos a buques de la marina india que patrullan la zona en operaciones contra la piratería. La presencia en esta zona es primordial para la India, como origen de la mayoría de los recursos energéticos necesarios para su desarrollo.

Océano Índico Central:

Las islas Maldivas, que dominan la zona central del Océano Índico, mantienen unas excelentes relaciones con la India²⁴, que incluyen el uso de una antigua base aeronaval británica en la isla de Gan, lo que proporciona una importante capacidad de proyección en la zona, y está construyendo una red de escucha electrónica.

Nordeste del Océano Índico:

La presencia de India en el nordeste de Océano Índico adquiere una especial importancia con la pertenencia a la India de las islas Andaman y Nicobar, ya que permite a la India controlar el acceso occidental al Estrecho de Malaca, una de las vías de comunicación

²³ PRAKASH, Arun, “China y la Región del Océano Índico”, Indian Defence Review, vol 21, n^o4 (octubre-diciembre 2006), pg.11.

²⁴ desde que, en 1988, India envió tropas y fuerzas navales para apoyar al Presidente Gayoom en un intento de golpe de estado. Desde entonces, India ha proporcionado equipamiento, adiestramiento y seguridad marítima.

marítima más transitada entre el Océano Índico y el Mar del Sur de la China y el Océano Pacífico, de vital importancia tanto para el tráfico comercial tanto de India como de China. Además, India ha establecido convenios de cooperación en materia de defensa con Singapur e Indonesia, lo que amplía su influencia hasta el acceso oriental al Estrecho de Malaca. Se puede concluir que, en defensa de sus intereses navales estratégicos, India ha respondido a la estrategia China en el Índico con una aproximación múltiple. Primero, aumentando su capacidad de proyección del poder naval; segundo, estableciendo una red de contactos y acuerdos de cooperación que le permiten mejorar el control de su área de principal interés y proporcionan opciones de presencia y actuación avanzadas; y tercero, desarrollando una fuerte presencia en las proximidades del Estrecho de Malaca, como parte de un especial énfasis en los pasos estrechos o “choke points”.

LOS INTERESES DE CHINA EN EL ÍNDICO

El aseguramiento de la práctica totalidad de las fronteras terrestres chinas como fruto de los acuerdos alcanzados por los Cinco de Shanghái, antecedente de la Organización para la Cooperación de Shanghái, permitió a la República Popular China (RPC) centrar sus esfuerzos en desarrollar sus capacidades marítimas de cara a la protección de su extenso litoral de 18000 kilómetros de longitud. La pérdida de la autosuficiencia energética de hidrocarburos en 1993 y el auge de sus exportaciones como motor de una economía en la que basa su propia estabilidad y supervivencia propiciaron, a su vez, la necesidad de asegurar las rutas marítimas por las que discurren tanto las materias primas como los productos manufacturados.

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, la RPC 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”²⁵ que restringe su capacidad de maniobra y su salida al Océano abierto. En segundo lugar, Pekín mantiene una serie de intereses – que denomina vitales – en territorios insulares vecinos entre los cuales destaca, sin duda, la isla de Formosa, Taiwán. Finalmente, más del 80% de la energía que mueve la industria china llega a través del Estrecho de Malaca

²⁵ 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 el archipiélago nipón y su extensión por las islas Ryukyu, Taiwán y Filipinas. La segunda partiría de Fukusuka, la Base Naval que alberga al portaaviones nuclear *George Washington* en Japón, para seguir por Guam hasta Nueva Guinea y la tercera retrocedería hasta Midway y Hawaii. Para más información ver LEONARD, Mark, “¿Qué piensa China? El debate interno sobre su futuro”, Icaria Editorial, Barcelona 2008

y del océano que lleva el nombre de su mayor competidor regional, el Índico.

El desarrollo reciente de la AEPL responde a estos tres condicionantes, pero lo hace desde una óptica distinta a la empleada por otras potencias. La mayor parte de los análisis occidentales tienden a interpretar este desarrollo más en base a sus propias doctrinas – y temores – que en función de la aproximación china a los problemas que acomete. Estos análisis, muchas veces parciales y casi siempre interesados, se esfuerzan en mostrar a China construyendo una armada tendente a negar los accesos a sus mares vecinos y a ocupar Taiwán por la fuerza.

No es el objeto de estas líneas discutir las intenciones chinas de ejercer una mayor o menor soberanía sobre el Mar Amarillo y el Mar de China ni la capacidad para invadir a la República de China con los menos de 25000 efectivos y 750 carros de combate que el *Military Balance* de 2009²⁶ asumía que podía desplazar en sus buques de proyección²⁷ que, habiendo mejorado en cuanto a su calidad, apenas habían supuesto un incremento cuantitativo significativo en su capacidad de transporte.

De hecho, la capacidad anfibia china parece estar siendo artificialmente contenida en relación con otros segmentos de la flota de modo que nunca pueda interpretarse como una amenaza contra Taiwán.

Sin embargo, dicha capacidad sí puede emplearse en un teatro mucho más cercano al objeto de este artículo. Aunque una División de Infantería de Marina²⁸ tendría muy pocas opciones ante los 200000 efectivos que acumula Taiwán, es más que suficiente para ejercer una importante acción disuasoria o de ocupación en algunas de las numerosas islas e islotes en disputa, sea en el archipiélago de las Ryukyu o en el Mar del Sur de China.

La RPC tiene, por lo tanto, que afrontar tres retos fundamentales en el mar. Por un lado, proteger su alargado litoral, en segundo lugar, dotarse de una cierta 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 permaneces abiertas a sus barcos.

La primera de las misiones, del máximo interés, queda fuera del objeto de este estudio aunque sea preciso puntualizar que se lleva a cabo con una combinación de elementos de los que la AEPL es sólo una parte y donde una porción importante de la responsabilidad recae en el Segundo Cuerpo de Artillería y sus misiles convencionales²⁹.

²⁶ Las cifras relativas a los distintos modelos de buques se han tomado de LIM, Yves-Heng, "The Driving Forces behind China's Naval Modernization", *Comparative Strategy*, núm. 30, págs.. 105-120, 2011

²⁷ Los buques de desembarco Yuting II y Yunshu y el LPD Yuzhao.

²⁸ Esa sería la capacidad de transporte anfibio que el Departamento de Defensa de los Estados Unidos le atribuía en 2009

²⁹ Concretamente, la version C (a veces denominada D) del DF-21 se ha convertido en motivo de preocupación para los analistas estadounidenses. Para más información se puede ver PRADUN, Vitaliy O., "From Bottle Rockets to Lightning Bolts. China's Missile Revolution and PLA Strategy against US Military Intervention", *Naval War College Review*, Primavera 2011, vol. 64, núm. 2a

De los nuevos desarrollos en buques de superficie chinos se puede deducir que la estrategia que está diseñando Pekín rompe con la clásica aproximación basada en las plataformas para poner el énfasis en los vectores. China pretende obtener la superioridad en el mar y el ejercicio de su influencia mediante acciones decisivas de carácter ofensivo contra los enemigos que penetren en una zona; para ello está dotando a la práctica totalidad de sus buques de multitud de lanzadores de misiles de todo tipo que le permitan debilitar o aniquilar al adversario. La misma estrategia que desarrollaría el Segundo Cuerpo de Artillería para la defensa de su zona litoral apoyada desde vectores basados en tierra se vería extendida con la presencia de éstos desde medios embarcados.

Por último, la utilización del futuro portaaviones Shi-Lang³⁰ y otros buques similares le permitirían completar su cobertura de protección de los convoyes marítimos en su tránsito por el Índico hasta alcanzar la proporcionada por bases terrestres ubicadas en la Isla de Woody, en el Mar del Sur de China³¹, o en las diferentes estaciones logísticas y de apoyo que está estableciendo a lo largo de la ruta.

La polémica entre el establecimiento de centros de apoyo o bases aeronavales (“places or bases”³²) parece que está claramente decantada a favor de la primera ya que no se puede hablar de instalaciones militares en ninguna de las “perlas” que componen el Collar de Perlas³³ sino de bases logísticas y terminales energéticos. De hecho, el puerto de aguas profundas de Gwadar carece, al menos por el momento, de cualquier tipo de instalación militar. Su importancia principal para China puede estar en que constituye la salida al Índico del gasoducto TAPI (Turkmenistán-Afganistán-Pakistán-India) y podría permitir el tránsito terrestre de hidrocarburos hacia China. Un caso similar es de Sittwe, en Myanmar, respecto del sistema de oleoductos y gasoductos que lo conectan con las provincias sureñas de la RPC.

³⁰ El Shi-Lang es un desarrollo chino sobre el Varyag soviético adquirido a Ucrania y remolcado desde el Mar Negro. Se trata de un portaaviones convencional de algo más de 60000 toneladas de desplazamiento y que supondrá 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 portaaviones previstos para 2015 y 2020 respectivamente. Lleva, ominosamente, el nombre del Almirante que conquistó la isla de Formosa para China.

³¹ En el disputado archipiélago de las Islas Paracel. La práctica totalidad de los países ribereños del Mar del Sur de China mantienen reclamaciones territoriales sobre islas, islotes o arrecifes bien en las Paracel o en las Spratly.

³² KOSTECKA, Daniel J., “Places and Bases. The Chinese Navy’s Emerging Support Network in the Indian Ocean”, *Naval War College Review*, invierno 2011, vol. 64, núm. 1

³³ 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 (<http://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17//20052117-115550-1929r/print>). 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 Port Sudan, 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 Chittagong, en Bangladesh y en Sittwe, Myanmar.

Este carácter – en principio pacífico – de las instalaciones chinas en el Índico no debe hacernos pensar, en cualquier caso, que su establecimiento no tiene utilidad militar o que las relaciones diplomáticas en las que se basan y a las que apoyan no tienen un cierto componente de presión sobre India³⁴. Nueva Delhi tiene buenos argumentos para sentir que China está estableciendo un cerco a su alrededor. A pesar de todo, las flotas chinas que han estado prestando servicio frente al Golfo de Adén en los últimos años en misiones de escolta y de protección frente a la piratería procedente de Somalia han utilizado de forma preferente acuerdos puntuales en Omán o Yemen para su reabastecimiento y descanso en lugar de las estaciones del Collar de Perlas.

La presencia de estos destacamentos, compuestos por lo general por tres buques – dos destructores/fragatas y un buque de apoyo – ha significado la más importante incursión china en el Índico desde las famosas Siete Expediciones de Shen He, hace cinco siglos. Más allá del contenido histórico, la experiencia adquirida por la AEPL con estos despliegues difícilmente puede sobrevalorarse.

La incursión de la fragata Xuzhou en aguas del Mediterráneo cruzando el Canal de Suez por primera vez para un buque de guerra chino con ocasión de la evacuación de nacionales de ese país durante los primeros días de la crisis en Libia dio una muestra de la capacidad de coordinación y de mando y control adquiridos en los pocos años transcurridos desde el principio de la modernización³⁵.

Esta modernización en los procedimientos se realiza de forma simultánea a la de las mismas plataformas y sistemas de armas, muchas veces basada en “fuentes de inspiración” – como, no sin una nota de humor, lo llama algún analista – principalmente rusas. Hay una gran diferencia entre la AEPL actual y la de hace apenas diez años; diferencia que se refleja en las misiones que se asignan a las unidades más antiguas y aquellas que se reservan a las más modernas y que puede estar creando dos armadas con capacidades muy distintas.

El rápido desarrollo de las plataformas se demuestra en lo corto de las series, que en muchos casos son de apenas dos buques y que sirven de tránsito hacia otras más modernas. Desde los destructores de la clase Luhu (1994) – y su sucesor, el Luhai – y las fragatas de la serie Jiangwei I (1988) el desarrollo ha sido continuo con la incorporación de los Luyang I y II, los Sovremenny y Luzhou hasta las últimas fragatas de las series 054. Los avances que todos ellos muestran en sus capacidades de lucha anti-superficie y antiaérea van en paralelo al desarrollo de los sistemas de mando y control y las tácticas de empleo.

Además del Shi-Lang y de los otros dos portaaviones, los astilleros chinos seguirán estando

³⁴ Sobre las estrategias de cerco y contra-cerco en el Índico, ROGERS, James, “From Suez to Shanghai: the European Union and Eurasian maritime security”, ISS (European Union Institute for Security Studies), núm. 77, marzo 2009

³⁵ GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel, “Hacia dónde va China”, Revista Atenea Digital, 30 marzo 2011, http://www.revistatenea.es/RevistaAtenea/REVISTA/articulos/GestionNoticias_4376_ESP.asp (consultado el 24 de mayo de 2011)

ocupados en la fabricación de los catamaranes lanzamisiles Houbei del tipo 022 que aportan una importante potencia de fuego en zonas litorales y que definen muy bien la filosofía de empleo de la AEPL.

Dentro de la misma estrategia y aprovechando las características termo-acústicas de los mares de la región – excepción hecha del Mar Amarillo y la zona adyacente a la península de Corea – la Armada de China se está convirtiendo en la mayor flota submarina del mundo por número de sumergibles.

A partir de su adquisición de los submarinos de la clase Kilo en 1982, la RPC ha venido desarrollando nuevos modelos convencionales basados de alguna manera en ellos. Los problemas iniciales de adaptación a la nueva tecnología y los de ruido del primer prototipo de la clase Song han dado paso a una flota basada en el Kilo-Proyecto636 y en el Yuan, que probablemente incorpora tecnología AIP (Air-Independent Propulsion).

La combinación de estos modelos con las escasas unidades de submarinos de propulsión nuclear y con unos misiles altamente eficaces proporciona a China una notable capacidad de denegación de uso del mar, A2/AD (Anti-Access/Area Denial).

En resumen, la Armada de la República Popular China está en rápida evolución de una forma equilibrada si tenemos en cuenta la concepción china del poder naval. China necesita defender sus 18000 kilómetros de costa y ser capaz de proyectarse a nivel regional para influir sobre los intereses vitales definidos por su política exterior. Por otro lado, la protección de sus rutas marítimas comerciales y el mantenimiento expedito del paso por los estrechos vitales que dan acceso a y desde el Índico es una prioridad absoluta para su economía.

En contra de lo que afirman muchos analistas, la capacidad de proyección anfibia de la RPC se mantiene en unos niveles muy discretos que probablemente responden a un interés en no alarmar a Taiwán. De ninguna manera podemos interpretar el diseño de la Armada china en función de una futura anexión de la isla aunque su reunificación supondría un alivio en el corsé que la encierra dentro de la “primera cadena de islas”.

El diseño de la Armada china actual demuestra que sus intereses han pivotado hacia el Sur y el Suroeste, a través del Mar del Sur de China y el estrecho de Malaca y hacia el Índico y sus fuentes de suministro en Oriente Medio y África. Las infraestructuras que está ayudando a desarrollar a lo largo del Índico responden a necesidades logísticas y comerciales aunque puedan suponer puntos de apoyo para sus despliegues y contener, como afirman algunos informes, estaciones de obtención de inteligencia como rol secundario. Su verdadera importancia estriba más en los vínculos diplomáticos que ayudan a reforzar que en su relación con la Armada.

PROSPECTIVA

Las relaciones actuales entre las potencias se han vuelto mucho más complejas y multifacéticas. El interés que todas muestran por mantener el libre acceso a los *Global Commons* y, en concreto, a las rutas marítimas por las que fluye la mayor parte del comercio mundial alcanza su máxima expresión en las aguas del Índico y, muy concretamente, en sus accesos.

La República Popular China, igual que otras economías de la zona como Japón y Corea del Sur, se siente particularmente vulnerable a la interrupción de los tráficos de materias primas y manufacturas como demuestra la presencia de todas ellas en el Golfo de Adén en defensa de sus intereses.

Esta presencia en el océano que lleva su nombre preocupa a India. La ancestral rivalidad que mantiene con su vecino del Norte por tierra amenaza con trasladarse al ámbito marítimo. El establecimiento de estaciones de apoyo logístico y el cierre de tratados de colaboración con los países ribereños por parte de Pekín se percibe en Nueva Delhi como una estrategia de cerco.

La alargada sombra que los Estados Unidos ejercen desde la isla de Diego García, sus intereses en la zona y los equilibrios de poder en todo el continente euroasiático influyen en todas y cada una de las decisiones que se toman. La evolución de la situación en Pakistán – que recibe apoyo de China – y en Afganistán, la posibilidad de integración de India (y Pakistán) como miembro pleno derecho en la Organización para la Cooperación de Shanghái (CSO) y la orientación futura de la misma organización y los cambios medioambientales pueden alterar el statu quo alcanzado.

Hoy por hoy, las potencias no se sienten amenazadas en el Índico pero los riesgos que la creciente dependencia de la libertad de navegación por sus aguas hacen recelar a todas ellas. La dependencia de múltiples factores y actores que supone la globalización es, sin duda, un factor de estabilidad, pero también de incomodidad por el número de vulnerabilidades que implica.

*Tte. Coronel Ángel Gómez de Agreda, DEM, EA
Capitán de Corbeta Francisco Martínez Vázquez, DEM
Departamento de Estrategia y Relaciones Internacionales, ESFAS, CESEDEN*