



URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad

ISSN: 1390-3691

ISSN: 1390-4299

revistaurvio@flacso.edu.ec

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales

Ecuador

García-Sanz, Daniel

China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping

URVIO, Revista Latinoamericana de Estudios de Seguridad, núm. 27, 2020, Mayo-, pp. 57-72

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales

Ecuador

DOI: <https://doi.org/doi.org/10.17141/urvio.27.2020.4381>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=552663274004>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org
UAEM

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



Tema central

China: gran estrategia y poder marítimo en la era de Xi Jinping

China: Grand Strategy and Seapower in the Xi Jinping Era

Daniel García Sanz¹

Recibido: 30 de enero de 2020

Aceptado: 30 de marzo de 2020

Publicado: 1 de mayo de 2020

Resumen

China ha expandido el alcance de su poder marítimo en función de los imperativos geoeconómicos y geoestratégicos marcados por la actual fase de su resurgimiento como una gran potencia. El objetivo de este artículo es analizar el rol del poder marítimo en la gran estrategia china en la era de Xi Jinping. La metodología se basa en la revisión de fuentes secundarias (trabajos recientes de algunos de los expertos más reconocidos en el estudio de las relaciones internacionales de China), complementada con referencias a fuentes primarias (pronunciamientos y documentos oficiales del gobierno chino). Partiendo de los conceptos de gran estrategia y poder marítimo, se argumenta que la manifestación más clara de la gran estrategia china de “rejuvenecimiento nacional” en la era de Xi Jinping es la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Su lógica geoestratégica expande el ámbito geográfico del poder marítimo de China, al abarcar los “mares cercanos” del océano Pacífico y los “mares lejanos” del océano Índico.

Palabras clave: China; gran estrategia; Iniciativa de la Franja y la Ruta; océano Índico; poder marítimo; poder naval; Xi Jinping

Abstract

China has expanded the reach of its maritime power due to the geo-economic and geo-strategic imperatives set by the current phase of its resurgence as a great power. The aim of this article is to analyze the role of seapower in China's grand strategy in the Xi Jinping era. The methodology complements the review of secondary sources (recent works by some of the most recognized experts on China's international relations) with references to primary sources (official Chinese pronouncements and documents). Employing the concepts of grand strategy and seapower, it is argued that the clearest manifestation of China's grand strategy of “national rejuvenation” in the Xi Jinping era is the Belt and Road Initiative. Its geostrategic logic expands the geographic scope of Chinese seapower, comprising the “near seas” in the Pacific Ocean and the “far seas” in the Indian Ocean.

Keywords: Belt and Road Initiative; China; grand strategy; Indian Ocean; naval power; seapower; Xi Jinping

¹ Grupo de Investigación Asia-América Latina, Escuela de Relaciones Internacionales, Universidad Internacional del Ecuador (UIDE), migarciasa@uide.edu.ec,  orcid.org/0000-0003-0898-2574



Introducción

El resurgimiento de China como una de las principales potencias económicas y militares del mundo es un hecho consumado, a las puertas de la tercera década del siglo XXI. No obstante, la naturaleza y las consecuencias de ese ascenso para el orden internacional, tanto en el ámbito asiático como en el global, son aún objeto de intensos debates. Entre estos, una de las vertientes más interesantes es la relacionada con la expansión del poder marítimo de China, un país que tradicionalmente se ha concebido a sí mismo como potencia terrestre. Un elemento central del posicionamiento del gigante asiático en la élite del poder mundial ha sido precisamente su creciente protagonismo en los intercambios comerciales globales y, con ello, la importancia cada vez más alta que los vínculos marítimos con el exterior tienen para la prosperidad económica y la estabilidad política del país.

De forma paralela, China ha emprendiendo un amplio proceso de modernización de sus fuerzas armadas, en particular de su rama naval, la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL). La prioridad otorgada a la producción y el lanzamiento de nuevas y modernas plataformas ha venido aparejada con un aumento de la importancia relativa de las fuerzas navales en la estrategia de defensa nacional del país. En línea con lo que el pensamiento estratégico sobre el poder marítimo ha venido señalando durante más de un siglo, cabe sostener que los aspectos comerciales y militares del ascenso de China como gran potencia están estrechamente interrelacionados.

El objetivo de este artículo es analizar el rol del poder marítimo en la gran estrategia china en la era de Xi Jinping. Se argumenta que China ha dado un giro irrevocable al mar en

función de los imperativos geoeconómicos y geoestratégicos establecidos por su gran estrategia de “rejuvenecimiento nacional”, vigente desde el final de la Guerra Fría.

El rejuvenecimiento implicaría la restauración del estatus de China como una de las potencias principales del mundo. Esta gran estrategia ha experimentado una recalibración bajo el mandato de Xi, cuya manifestación más importante es la ambiciosa Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR). Su lógica geoestratégica ha expandido el ámbito geográfico del poder marítimo de China (incluyendo el área de operaciones para la AEPL), al abarcar más allá de los “mares cercanos” del océano Pacífico para adentrarse a los “mares lejanos” del océano Índico.

La metodología combinó la revisión de fuentes secundarias (trabajos recientes de algunos de los expertos más reconocidos en el estudio de las relaciones internacionales chinas) y, de manera complementaria, el análisis de fuentes primarias (documentos y pronunciamientos oficiales del gobierno chino). Se busca contribuir al debate académico en América Latina sobre las implicaciones globales del ascenso del gigante asiático.

Gran estrategia y poder marítimo

Para Hal Brands, la gran estrategia de un Estado es la arquitectura intelectual que provee estructura a su política exterior. Refleja su voluntad y su capacidad de tener una aproximación proactiva en su relacionamiento con el mundo exterior. Implica una particular comprensión de las amenazas y oportunidades que presenta el sistema internacional, de los objetivos e intereses nacionales más importantes y el esfuerzo por balancear y priorizar unos

desafíos y unas oportunidades muchas veces contradictorios (Brands 2014, 1-3).

Avery Goldstein explica que el término gran estrategia puede dividirse en dos partes. El calificativo “gran” denota el empleo coordinado e integral de los recursos militares, diplomáticos y económicos de un Estado, con el fin de realizar sus objetivos nacionales. La palabra “estrategia” indica que, cuando un Estado determina sus políticas, lo hace en un ambiente interactivo, competitivo y cambiante. Un Estado no solo debe considerar su propio poder económico, militar y diplomático, sino las circunstancias internacionales y las posibles respuestas de otros Estados (Goldstein 2017, 1-2). Según Jeffrey Taliaferro, Norrin Ripsman y Steven Lobell, la gran estrategia incluye, pero no se limita, al objetivo nacional básico de preservar la seguridad física y la independencia política del Estado. A lo largo de la historia, los Estados poderosos han buscado moldear su ambiente externo en función de sus intereses, visiones y valores (Taliaferro, Ripsman y Lobell 2012, 15). Es por ello que, para Williamson Murray (2011, 1), solo las grandes potencias están en la capacidad de generar e implementar una gran estrategia.

Para Elinor Sloan, el poder marítimo tiene un rol preponderante en lo que concierne a la seguridad y prosperidad a largo plazo de la mayoría de los países. Esto, debido a que el poder marítimo está inextricablemente ligado al fenómeno esencial de nuestra época: la globalización. El fenómeno no es nuevo. Una era previa de globalización, que duró entre 1870 y 1914, vio nacer el concepto de poder marítimo (*seapower*). El historiador naval estadounidense Alfred Thayer Mahan lo acuñó en 1890, para describir la estrecha interrelación entre el poder militar de un país sobre las olas y la prosperidad derivada del comercio por vía

marítima (Sloan 2017, 7-8). Como apunta Mahan en su célebre obra *The Influence of Sea Power upon History* “el poder marítimo [...] incluye no solo la potencia militar flotante [...] sino también el comercio y la navegación pacíficas de las que surge y sobre las cuales en forma segura se apoya una flota militar” (Mahan 1918, 21). Según Mahan (1918, 21), las claves para comprender la historia, así como las políticas de potencias marítimas exitosas como Gran Bretaña se encuentran en

la producción, con la necesidad de intercambiar productos; la navegación, a través de la cual el intercambio se lleva a cabo y; las colonias, que facilitan y expanden las operaciones de la navegación y tienden a protegerla al multiplicar puntos seguros.

En el marco de un mundo globalizado existiría, por tanto, una ligazón intrínseca entre la gran estrategia –cuyo objeto es precisamente la seguridad y prosperidad al largo plazo de un Estado– y el poder marítimo. En palabras de Toshi Yoshihara y James Holmes (2018, 26) “la estrategia marítima es gran estrategia”.

Según Geoffrey Till, el poder marítimo es “la capacidad de influenciar el comportamiento de otras personas y cosas a través de lo que uno haga en/desde el mar” (Till 2013, 7). Los mares y océanos tienen un gran valor para los Estados debido a cuatro atributos fundamentales del medio marítimo: (a) como recurso –un repositorio de materias valiosas como petróleo, gas natural o pesca–; (b) como un medio de transporte e intercambio –cerca del 90 % del comercio mundial por volumen se conduce hoy por vía marítima–; (c) como un medio de información y difusión de ideas –lo que sigue siendo cierto el día de hoy, pues los cables submarinos de fibra óptica constituyen la principal infraestructura física de la Inter-

net–; y (d) como un medio para el dominio –a partir del siglo XVI, un grupo de potencias occidentales fueron capaces de explotar las ventajas derivadas de la estrecha relación entre los aspectos militares y mercantiles del poder marítimo y de alcanzar el predominio global como resultado–. El éxito de una potencia marítima depende de hacer el mejor uso comercial y estratégico de esos cuatro atributos. Till, en línea con el pensamiento de Mahan, sostiene que el poder marítimo puede ser concebido como un sistema en el que el poder naval protege los activos marítimos, que son las fuentes últimas de la prosperidad económica y la efectividad militar (Till 2013, 7-17).

La gran estrategia china en la era de Xi Jinping

Desde la asunción del poder por parte de Xi Jinping, entre 2012 y 2013, ha habido un cambio sensible en las relaciones de China con el exterior. Este cambio connota la adopción por parte de China de la identidad de una gran potencia y la voluntad de moldear el sistema internacional de maneras favorables, en un contexto en el que Estados Unidos aparece abiertamente decidido a frenar su ascenso. Según Hoo Tiang Boon, aunque en los primeros cinco años del mandato de Xi se mantuvieron los grandes rasgos de la política exterior de sus predecesores, es claro que China ejecutó en simultáneo una recalibración en sus relaciones internacionales, sobre todo con sus vecinos en Asia y Estados Unidos. El cambio se ha manifestado, entre otras formas, a través de la ambiciosa IFR, lanzada en 2013 (Hoo 2017, 3). Como apunta Kerry Brown (2018, 76), “es la primera vez en años recientes que China ha articulado proactivamente una visión internacional”. La cen-

tralidad de la IFR en la política exterior de Xi quedó remarcada por su inclusión en octubre de 2017 en la Constitución del Partido Comunista de China.

Prominentes académicos chinos han coincidido en que la política exterior del país asiático, en la era de Xi, ha experimentado cambios importantes. En 2014, Yan Xuetong señalaba que China bajo Xi estaba abandonando la célebre recomendación del gran reformador Deng Xiaoping de “mantener un bajo perfil” y se encontraba abrazando ahora el más audaz “esforzarse por logros” como nuevo ethos de su política exterior. Mientras que “mantener un bajo perfil” preconizaba evitar el conflicto para enfocar las energías del país en el crecimiento económico, “esforzarse por logros” busca moldear activamente el ambiente externo para alcanzar el objetivo político del “rejuvenecimiento nacional” (Yan 2014, 166-169).

En 2015, Shi Yinhong opinaba que

China es un león que vuelve a despertar bajo un líder que ha centralizado el poder en sus manos y que cree en el resurgimiento de la grandeza nacional de China [...] Muchas cosas han cambiado con respecto al discurso y la práctica previas del país en un periodo de tiempo relativamente corto (Shi 2015).

En 2018, Jin Canrong mencionaba que China había cambiado el estilo de su política exterior, que “tenía un enfoque reactivo, siempre esperar a que Estados Unidos lidere, que inicie algo”, a un enfoque proactivo (Wong 2018). En la perspectiva de Goldstein (2017), el giro proactivo en la política exterior china representaría un ajuste en la gran estrategia que ese país adoptó tras el fin de la Guerra Fría, una que puede resumirse en la palabra “rejuvenecimiento”.

Entre 1949 y 1989, China tuvo que enfrentar amenazas existenciales provenientes primero de Estados Unidos y luego de la Unión Soviética. Su gran estrategia debía, por necesidad, concentrarse en la “supervivencia”. Pero en 1991, habiendo alcanzado un disuasivo nuclear creíble y una capacidad militar convencional adecuada, China estaba en una posición en la que podría reenfocar sus energías en lograr la largamente ambicionada meta del rejuvenecimiento nacional. Según Goldstein (2017, 2-3), el término denota el retorno de China a su posición de gran potencia en el escenario internacional y la restauración de su economía y civilización, de tal manera que el país ocupe nuevamente un lugar entre las naciones más avanzadas del mundo. A lo largo de estos 30 años, China ha recalibrado su gran estrategia de rejuvenecimiento en varias ocasiones, en función de la lectura que sus líderes, incluido Xi, han tenido de los cambios en su ambiente externo, y de las oportunidades y amenazas que estos cambios han representado. En particular, China ha ajustado su gran estrategia posterior a la Guerra Fría en relación con la forma en que Estados Unidos ha reaccionado a su continuo ascenso económico y militar (Goldstein 2017, 3-5).

A mediados de los años noventa, después de que Estados Unidos decidió reafirmar su centralidad en la arquitectura de seguridad asiática heredada de la Guerra Fría, China ya no podía seguir rigiéndose estrictamente por la recomendación de Deng de mantener un bajo perfil. Hasta mediados de la siguiente década, ya entrado el siglo XXI, buscó ganarse la buena voluntad de sus vecinos y moderar los temores de Estados Unidos implicándose más en el orden internacional vigente y procurando ser vista en un rol positivo, sobre todo en la arena económica. Fue en esta fase en la que

se buscó posicionar el lema del “ascenso pacífico” y, a partir de 2011, “desarrollo pacífico”.

A finales de la primera década del siglo XXI, la fortaleza económica y militar de China estaba sobrepasando todas las expectativas, en un momento en el que el sistema internacional empezaba a experimentar lo que era percibido como un cambio fundamental y a largo plazo en el equilibrio de poder mundial, en detrimento de la posición de Estados Unidos. Al adoptar una postura asertiva en sus disputas marítimas territoriales en el mar de China Oriental y el mar de China Meridional, y al generarse una fuerte respuesta estadounidense en la forma del anuncio de la administración Obama de un “rebalanceo estratégico” al Asia-Pacífico, China tuvo que reajustar una vez más su gran estrategia de rejuvenecimiento. Ese momento coincidió con el ascenso de Xi al poder (Goldstein 2017, 3-8).

Como explican Flynt Leverett y Wu Bingbing, la experiencia china sugiere que la agenda estratégica de las potencias ascendentes se vuelve más proactiva a medida que las potencias establecidas buscan frenar cambios fundamentales al *status quo* que perpetúa su dominio (Leverett y Wu 2016, 120). Aunque Beijing considera las últimas tres décadas como una ventana de oportunidad estratégica de la que se ha beneficiado enormemente, ahora China estaría en la posición (y la necesidad) de moldear por sus propios medios un ambiente externo más seguro, sin tener que depender de la benevolencia de otras potencias (Leverett y Wu 2016, 123). No obstante, una China más proactiva en el ámbito internacional no implica que esté buscando una implosión radical del poder estadounidense, sea en Asia o a escala global. Dada su profunda interrelación con Estados Unidos en el ámbito económico y consciente de los enormes costos que resul-

tarían de un conflicto abierto con ese país, China buscaría promover la transición hacia un mundo multipolar evitando confrontar directamente los principales aspectos de la primacía estadounidense. Beijing lograría esto a través de la puesta en marcha de iniciativas de “ganancia mutua” que operen, desde el punto de vista geoestratégico, más allá del ámbito de influencia directa de Washington. La IFR sería, entonces, la más clara manifestación del reajuste en la gran estrategia china (Leverett y Wu 2016, 123-124).

“Marchando hacia el Oeste”: la racionalidad geoestratégica de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

El objetivo oficial de la IFR, anunciada por Xi durante sus visitas a Kazajistán e Indonesia a mediados de 2013, es mejorar la conectividad entre Asia, África y Europa a través de la construcción e integración de proyectos de infraestructura, “abrazando la tendencia hacia un mundo multipolar, la globalización económica y la diversidad cultural” (NDRC 2015). Como explica Nadège Rolland, la IFR tiene dos componentes, uno terrestre y otro marítimo. El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda se compondrá de una red de carreteras, líneas férreas, cables de fibra óptica y oleoductos que conecten a China con Europa a través de Asia Central, Irán, Turquía, los Balcanes y el Cáucaso. Adicionalmente, dos ramales conectarán las regiones interiores de China con el océano Índico a través del Sur de Asia: el Corredor Económico China-Pakistán y el Corredor Económico China-Myanmar. La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI se compondrá de instalaciones portuarias en el mar de China Meridional, el océano Índico y el mar

Mediterráneo, que conectarán a China con el Sudeste Asiático, el Sur de Asia, África, el Medio Oriente y Europa (Rolland 2017, 47-48).

Según Rolland (2017, 95-108), las motivaciones económicas detrás de la IFR incluyen, entre otras, un desarrollo doméstico más balanceado entre las provincias costeras chinas y las del interior, el direccionamiento del exceso de capacidad instalada hacia el exterior y la apertura de nuevos mercados para las inversiones y exportaciones chinas. Aunque Beijing niega oficialmente cualquier motivación de ese tipo, desde el punto de vista estratégico cabe destacar dos objetivos complementarios de la IFR: (a) la diversificación de las fuentes y rutas de abastecimiento de recursos energéticos y (b) la mitigación del riesgo de una confrontación directa con Estados Unidos y sus aliados marítimos a través del redireccionamiento de las energías de China hacia sus fronteras interiores (Rolland 2017, 109-119). Los componentes terrestre y marítimo de la IFR “contribuirían al mismo objetivo de resistir los percibidos intentos de Estados Unidos de restringir y contener el espacio estratégico de China [...] pero intentándolo hacer de maneras que minimicen el riesgo de un conflicto militar” (Rolland 2017, 118). La autora concluye que la IFR es mucho más que una estrategia de desarrollo o un conjunto de proyectos de infraestructura. Sería, más bien, el principal vehículo de una gran estrategia que apunta al retorno de China al estatus de potencia mundial, que señala una dirección a largo plazo para el país y demanda el despliegue integral de sus recursos económicos, diplomáticos y militares (Rolland 2017, 119).

La racionalidad geoestratégica de la IFR a la que se refiere Rolland fue célebremente articulada en 2012 por Wang Jisi, destacado académico de la Universidad de Pekín (Brown

2018, 78). En el contexto de una intensificación de la competición estratégica entre las grandes potencias en la periferia marítima china, Wang llama a que el país no limite sus perspectivas de proyección hacia el exterior únicamente hacia el este, es decir, hacia el océano Pacífico, como lo había hecho desde tiempos modernos, sino que también “mire y marche hacia el oeste”, hacia Asia Central, como lo había hecho a lo largo de su milenaria historia (Wang 2012, 1-2).

En un artículo publicado en la revista *The American Interest* en 2015, Wang advertía que la búsqueda de cooperación económica y una mejor arquitectura de seguridad en el Este de Asia había alcanzado un punto límite. Esa zona se había convertido en una región geopolíticamente congestionada. Estados Unidos, mediante su rebalanceo estratégico y el azuzamiento de las disputas territoriales marítimas entre China y sus vecinos, estaba demostrando sus designios hegemónistas. Por otro lado, el centro de gravedad económico y político mundial estaba moviéndose al punto de encuentro entre los océanos Índico y Pacífico y la competición entre las grandes potencias en la periferia occidental de China, rica en recursos naturales, era más bien moderada. Al mismo tiempo, China estaba implicada en un esfuerzo por desarrollar sus provincias occidentales, mientras que sus importaciones de energía provenientes de Asia Central, el Medio Oriente y África estaban incrementándose (Wang 2015, 51-58).

Wang (2015, 56) argumentaba que

estos desarrollos obligan a China a abrazar una nueva realidad geoestratégica: es tiempo de que China reevalúe el marco esteasiático y se redefina a sí misma en relación con todas sus áreas contiguas, acercándose, por tanto, al corazón de Eurasia.

Recomendaba que China “desarrolle y construya una serie de puentes continentales desde los puertos chinos en el este a través de la masa terrestre euroasiática hacia el Océano Índico, el Mediterráneo y la costa del Atlántico”. Simultáneamente, consideraba que “China debe superar la visión tradicional de sí misma como una potencia terrestre que debe vigilar únicamente sus aguas territoriales. Una visión sabia y previsora no debería limitarse a los mares cercanos a China” (Wang 2015, 58). Ahora que había adquirido un poder y estatus considerables, sosténía Wang, China estaba mejor posicionada que nunca antes para maniobrar entre las potencias globales y regionales y perseguir una gran estrategia de desarrollo pacífico.

Los imperativos económicos de China en el mar: comercio global y seguridad energética

Para Yoshihara y Holmes (2018, 6), pasadas cuatro décadas de haberse iniciado el proceso de Reforma y Apertura, con los niveles de integración al orden económico global y las transformaciones socioeconómicas resultantes, el Estado y la sociedad en China dependen ahora vitalmente de un acceso y usufructo libres del mar. Los datos presentados por Robert Sutter ponen de relieve el actual peso de China en la economía mundial: el promedio de la tasa de crecimiento anual entre 1979 y 2014 fue del 10 %, aproximadamente; en 2010 se convirtió en la segunda economía mundial, después de Estados Unidos; en 2011 se convirtió en el principal productor de manufacturas, superando a Estados Unidos y en 2012 se convirtió en la principal nación comercial, el segundo mayor destino de inver-

sión extranjera, el país con las mayores reservas internacionales de divisas y el mayor país acreedor. Varias proyecciones señalan que el tamaño de la economía china sobrepasará al estadounidense durante la tercera década del siglo XXI (Sutter 2019, 138-139). Las cifras ponen de relieve el lugar central que China ha adquirido en la geografía global de producción, distribución y consumo (Yoshihara y Holmes 2018, 50).

Para estos autores, “décadas de migraciones, desarrollo de infraestructuras, inversiones financieras y expansión industrial han fijado a China permanentemente en el sistema mercantil oceánico” (Yoshihara y Holmes 2018, 64). Más del 90 % de las importaciones y más del 85 % de las exportaciones chinas medidas por volumen viajan por vía marítima. En 2016, midiendo el valor de los bienes transportados, los principales exportadores a la China continental fueron, en orden descendente, Corea del Sur, Japón, Taiwán, Estados Unidos y Alemania. Los principales importadores de productos chinos fueron Estados Unidos, Japón, Corea del Sur, Alemania y Vietnam. El comercio marítimo chino muestra, entonces, unos patrones intraasiáticos, transpacíficos y euroasiáticos, que reflejan una clara relación producción/consumo en la que consumidores localizados en el Noreste de Asia, América del Norte y Europa Occidental absorben la mayoría de lo que China produce (Yoshihara y Holmes 2018, 52).

En ese contexto, han emergido en el litoral chino tres grandes aglomeraciones de población, producción e intercambio con el exterior: la del anillo económico de Bohai (que incluye a Beijing y a Tianjin) al norte, la zona económica del delta del río Yangtze (que incluye a Shanghái, Nanjing y Hangzhou) al

este y la zona económica del delta del río Perla (que incluye a Guangzhou, Shenzhen y Hong Kong), al sur. Esas zonas representan menos del 3 % de la masa terrestre y menos del 20 % de la población, pero aportan el 36 % del producto interno bruto (PIB) de China (Yoshihara y Holmes 2018, 53-54).

Otro elemento que destaca la importancia que tienen los vínculos marítimos con el exterior para el desarrollo económico de China es el relacionado con su seguridad energética, en particular, la seguridad de las líneas de comunicaciones marítimas (LCM), por las que transita la mayor parte de su abastecimiento de petróleo (Andrews-Speed y Dannreuther 2011, 131-148). La Agencia de Información Energética de Estados Unidos (EIA, por sus siglas en inglés) reportaba en 2015 que China era el mayor productor y consumidor mundial de energía, con una canasta energética compuesta por carbón (66 %), petróleo (20 %), hidroelectricidad (8 %), gas natural (5 %) y energía nuclear y renovable (1 %) (EIA 2015). En 2009 China se convirtió en el segundo importador neto de petróleo crudo y de derivados petroleros del mundo, después de Estados Unidos. En 2014, según la EIA, la dependencia china de las importaciones de petróleo fue del 57 %, lo que contrasta con la cifra de 30 % en 2000. Las importaciones chinas en 2014 provinieron del Medio Oriente (52 %), África (22 %), Rusia y Asia Central (13 %) y América (11 %). Solamente Arabia Saudita y Angola fueron responsables por el 29 % de las importaciones chinas. Esto quiere decir que, en ese año, cerca de tres cuartas partes del petróleo importado por China tuvo que cruzar el océano Índico, atravesar el estrecho de Malaca en el Sudeste Asiático y transitar por el mar meridional de China, para llegar a los puertos ubicados en el sur del país.

Según la *BP Statistical Review* de 2019, China es hoy el mayor importador de petróleo del mundo y la dependencia de las importaciones aumentó en 2018 al 72 %, la cifra más alta en 50 años (BP 2019).

Es en ese contexto en el que se enmarca el “Dilema de Malaca”, un término que ha encapsulado largamente las aprehensiones de Beijing sobre la seguridad de su abastecimiento marítimo de energía (Andrews-Speed y Dannreuther 2011, 133-134). Utilizado por primera vez en noviembre de 2003 por el presidente Hu Jintao, cuando comentó sobre la vulnerabilidad estratégica que representaba para China el aumento de las importaciones de petróleo del Medio Oriente, el término ilustra el temor de Beijing de que actores no estatales o adversarios potenciales como Estados Unidos o India bloqueen ese punto de estrangulamiento vital para el comercio marítimo chino (Lantigne 2008, 143-144).

A partir de datos de la Agencia Internacional de Energía, Frank Umbach señala que, como resultado de las políticas de diversificación del abastecimiento puestas en marcha por el gobierno chino en los últimos años, Rusia ha sobrepasado a Arabia Saudita como el principal exportador de petróleo al gigante asiático. Las importaciones combinadas provenientes del Medio Oriente y África se han reducido desde aproximadamente el 75 % en 2010 a menos del 65 % en la actualidad. El tránsito a través del estrecho de Malaca se ha reducido desde cerca del 80 % en 2010 al 75 %. No obstante, en el mediano plazo, la mitad de las importaciones chinas de petróleo seguirá proveniendo del Medio Oriente y, por tanto, China seguirá dependiendo de LCM inestables en el océano Índico y del congestionado estrecho de Malaca (Umbach 2019, 17-18).

La presencia creciente de China en el océano Índico

Hace una década Robert Kaplan llamaba la atención sobre la importancia que la región del océano Índico estaba adquiriendo en la política internacional. La globalización tornaba al continente asiático en una unidad cada vez más integrada. Se conformaba en el plano marítimo un gigantesco arco de interacción desde el Medio Oriente hasta la región del Pacífico. Con el ascenso de China e India, Kaplan vislumbraba que el océano Índico y sus litorales se estaban convirtiendo en un área de confluencia de los dramas geopolíticos de nuestra época (Kaplan 2009).

Jingdong Yuan coincide en otorgar un gran valor estratégico a este océano, el tercero del planeta en cuanto a extensión. El Índico está cruzado por algunas de las rutas marítimas de transporte de energía, materias primas y mercancías más importantes del mundo. Cerca de 100 000 buques lo transitan cada año, lo cual representa el 50 % del comercio marítimo y el 40 % del abastecimiento de petróleo mundiales. Puntos de estrangulamiento vitales para el comercio mundial como son los estrechos de Bab el-Mandeb, Ormuz y Malaca, el canal de Suez y el cabo de Buena Esperanza se ubican en el Índico. Desde el punto de vista geopolítico, la región ha sido testigo de rivalidades imperiales por su dominio y control a partir del siglo XVI. La competición entre las grandes potencias ha continuado, incluso en el periodo posterior a la Guerra Fría, con Estados Unidos, India y ahora China manejando por ventajas estratégicas (Yuan 2018, 40-41). Es en el océano Índico donde mejor se refleja cómo la “dependencia del acceso y uso del mar ha obligado a Beijing a desarrollar unos medios comerciales y militares perdura-

bles para nutrir y proteger las fuentes náuticas de la riqueza y poder de China” (Yoshihara y Holmes 2018, 6).

Para David Brewster, el principal imperativo de China en el océano Índico es la protección de sus LCM, especialmente las de transporte de energía. Otro interés, uno de cada vez mayor importancia, es la protección de los ciudadanos chinos que trabajan en los países litorales y de las significativas inversiones de empresas chinas en esa región. Según Brewster, aunque es debatible que esté implementando una estrategia marítima plenamente desarrollada o coherente en el océano Índico, en la práctica, Beijing está haciendo frente de diversas maneras a sus imperativos estratégicos en esa zona del mundo. Estas incluyen el desarrollo de capacidades navales limitadas, el establecimiento de estrechas relaciones económicas y de seguridad con países amistosos y la diversificación de sus rutas de transporte de energía (Brewster 2018, 11-13).

Según detalla Bruce Vaughn, la presencia de China en la región del Índico se ha manifestado en la construcción de proyectos portuarios y otras infraestructuras en países como Pakistán, Bangladesh, Myanmar, Malasia, Sri Lanka y Maldivas. Estos proyectos han sido acogidos en los últimos años bajo la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI (Vaughn 2017). Muy significativos son los ya mencionados corredores económicos China-Pakistán y China-Myanmar. Ambos modifican de manera sustancial la geografía estratégica de la zona, al proveer por primera vez una conexión directa entre China y el Índico (Brewster 2019, 177). De manera igualmente notable, en 2017 la AEPL estableció la primera base ultramarina de su historia en el pequeño país africano de Yibuti, localizado en la ribera africana del estrecho de Bab el-Mandeb, entre el

mar Rojo y el golfo de Adén. Esa base tiene como fin brindar apoyo logístico a las naves chinas que desde 2008 han operado en el mar Arábigo en misiones antipiratería (Vaughn 2017).

A medida que China ha visto expandir sus intereses en el océano Índico, su consiguiente presencia ha generado aprehensiones en India. Como explica Brewster, India se ve a sí misma como la principal potencia del Índico y el líder natural de la región. Al adoptar una actitud propietaria sobre ese cuerpo de agua, considera la presencia de potencias marítimas extrarregionales, en especial la de China, como esencialmente ilegítima (Brewster 2018, 18). Esta dinámica relativamente nueva, señala Vaughn (2017), se inserta en una rivalidad estratégica de larga data entre ambas potencias, relacionada sobre todo con disputas territoriales no resueltas a lo largo de la frontera común en la zona del Himalaya y con el tradicional apoyo que China brinda a Pakistán, el enemigo acérrimo de India.

Según Collin Koh, la situación tiene visos de estar generando un “dilema de la seguridad” entre ambas potencias en el ámbito naval. Por un lado, a Nueva Delhi le inquieta la expansión de las capacidades de aguas azules de China en el océano Índico, en especial la presencia creciente de sus submarinos y sus aparentes esfuerzos por expandir su acceso portuario. Por otro, a Beijing le inquieta la expansión del poder naval indio en el océano Pacífico occidental y los signos de que India estaría sumándose de modo paulatino a una naciente coalición naval antichina (Koh 2018, 5). El potencial surgimiento de una rivalidad abierta entre China e India en el Índico y su eventual interconexión con las dinámicas competitivas existentes en el Pacífico parecen sustentar el constructo geopolítico cada vez

más aceptado del “Indo-Pacífico”, ya adoptado por las retóricas oficiales de Estados Unidos, Japón y Australia (Vaughn 2017).

La expansión naval de China: de los “mares cercanos” a los “mares lejanos”

Publicado en 2015, el libro blanco de la defensa titulado *La Estrategia Militar de China* señala que “la seguridad de los intereses de ultramar relacionados con la energía y recursos, líneas de comunicaciones marítimas estratégicas, así como de instituciones, personal y activos en el exterior, se ha convertido en un problema inminente” (SCIO 2015). Ese documento considera el espacio marítimo un ámbito de seguridad crítico, enfatizando que tiene un rol esencial en “la paz perdurable, la estabilidad a largo plazo y el desarrollo sostenible de China” (SCIO 2015). Frente a ello, el libro blanco declara que

la mentalidad tradicional de que la tierra es más importante que el mar debe ser abandonada y debe atribuirse una gran importancia a la gestión de los mares y océanos y a la protección de los derechos e intereses marítimos (SCIO 2015).

En la misma línea, el documento afirma que la AEPL “cambiará gradualmente su enfoque desde la «defensa de los mares cercanos» a la combinación de la «defensa de los mares cercanos» con la «protección de los mares lejanos»” (SCIO 2015). Publicada en 2019, la más reciente edición del libro blanco, titulada *La Defensa Nacional de China en la Nueva Era*, reafirma que “los intereses de ultramar son una parte crucial de los intereses nacionales de China” y que “la AEPL está acelerando la

transición de sus tareas desde la defensa en los mares cercanos a misiones de protección en los mares lejanos” (SCIO 2019).

Los documentos arriba citados demuestran que, a medida que ha ido expandiéndose el radio geográfico de los intereses económicos vitales de China, también lo ha hecho el de los imperativos estratégicos para sus fuerzas navales. Como explica Nan Li, a lo largo de los últimos 70 años, la estrategia naval china ha atravesado tres fases históricas. Cada una de ellas ha implicado un conjunto particular de misiones para la AEPL, la expansión progresiva de su rango geográfico de operaciones, la adquisición y/o construcción de plataformas adecuadas para llevar a cabo esas misiones en rangos de operaciones cada vez más amplios y, en general, el aumento de la importancia relativa de las fuerzas navales en la estrategia de defensa nacional del país (Li 2009, 145).

A partir de 1949, el año de la proclamación de la República Popular China, la estrategia naval de Beijing se enfocó en la defensa del litoral. En ese momento, la doctrina militar china privilegiaba el concepto de “guerra del pueblo”, en la creencia de que un conflicto militar involucraría una invasión terrestre por parte de un adversario tecnológicamente superior: primero Estados Unidos, luego la Unión Soviética. En consecuencia, la AEPL fue relegada a un rol complementario con respecto a las fuerzas terrestres y se le dotó de medios limitados (Li 2009, 146-150).

Desde mediados de los años ochenta, ya iniciado el proceso de Reforma y Apertura, la estrategia naval china adoptó progresivamente el concepto de “defensa de los mares cercanos” (Li 2009, 146-150). En ese momento, según la Agencia de Inteligencia de la Defensa del Pentágono (DIA, por sus siglas en inglés), Beijing vislumbraba conflictos localizados a lo

largo de la periferia marítima china, en los que el Ejército Popular de Liberación (EPL) debería ser capaz de alcanzar objetivos de carácter regional y de disuadir a un adversario moderno de intervenir militarmente (DIA 2019, 63). En consecuencia, el rango aspiracional de operaciones de la AEPL se expandió de forma significativa, para cubrir el espacio marítimo entre el litoral chino y la denominada Primera Cadena de Islas, es decir, el mar Amarillo, el mar de China Oriental y el mar de China Meridional (Li 2009, 150).

Como indican Yoshihara y Holmes, la Primera Cadena de Islas es un concepto geoestratégico chino que denota la amenaza que representa la localización, desde el Noreste al Sudeste asiáticos, del conjunto de aliados marítimos de Estados Unidos en el océano Pacífico Occidental. Aunque la definición de su extensión completa es objeto de debate, los cuatro componentes que conforman el núcleo de la Primera Cadena de Islas son el archipiélago de Japón, las Islas Ryukyu, Taiwán y el archipiélago de las Filipinas. Su origen se encuentra en la construcción, por parte de Estados Unidos, de un perímetro marítimo de contención en contra de China, en el marco de la Guerra Fría. A partir de entonces y hasta el día de hoy, la Primera Cadena de Islas constituye la expresión geoestratégica del sistema estadounidense de alianzas bilaterales en el Asia-Pacífico y el principal vehículo de la proyección diplomática y militar de Estados Unidos en la región (Yoshihara y Holmes 2018, 75-82).

Según Yuan, el asunto más crítico para China en esta área es el relacionado con una potencial intervención militar estadounidense en una crisis vinculada con Taiwán. En ese escenario, el EPL deberá hacer frente a un enemigo mucho más poderoso, en un conflicto

de alta intensidad y tecnología (Yuan 2016, 383). La experiencia de la Tercera Crisis del Estrecho de Taiwán (1995-1996), en la que dos portaviones estadounidenses y sus respectivos grupos de tarea operaron sin restricciones, habría sido la motivación principal detrás del desarrollo por parte de China de capacidades de “contraintervención”, bautizadas por analistas militares estadounidenses como *anti-access/area denial* (A2/AD) (Yuan 2016, 386). Según Richard Bitzinger (2016, 398), estas tienen como fin impedir que fuerzas estadounidenses y de sus aliados regionales ingresen u operen con impunidad dentro de sus mares cercanos. Como describe un informe del Servicio de Investigación del Congreso estadounidense (CRS, por sus siglas en inglés), el proceso chino de modernización militar, en particular de sus fuerzas navales, ha venido desarrollándose desde hace aproximadamente 25 años. China cuenta ya con la armada más grande de Asia, una fuerza formidable en sus mares cercanos, que desempeñaría eventualmente un papel clave en la mencionada estrategia de contraintervención (CRS 2019, 2-3).

Según un artículo de la agencia Reuters, aunque la AEPL es superior en número a cualquier flota rival en Asia, su tecnología, formación y experiencia es deficiente con respecto a la armada estadounidense. No obstante, la AEPL tiene la ventaja de la localía. Mientras que la *U.S. Navy* tiene responsabilidades globales, la AEPL puede concentrar casi todos sus recursos en los mares cercanos de China. Al operar cerca del litoral, la AEPL se beneficiaría del apoyo logístico y del poder de fuego de misiles antibuque y aviones de ataque provenientes de tierra firme (Lague y Kang 2019).

Por otro lado, según You Ji (2018, 96), el concepto de mares lejanos tiene implicaciones significativas para la estrategia naval de Bei-

jīng, relacionadas principalmente con la protección del comercio y el transporte de energía para China.

Si el concepto de “mares cercanos” se trata de la profundidad defensiva y el espacio de maniobra de la AEPL, el concepto de “mares lejanos” se trata de las LCM chinas desde África Oriental a través del océano Índico, el estrecho de Malaca y el mar de China Meridional, hasta los puertos chinos en Guangzhou y Shanghái.

Bajo el mandato de Xi, sostiene You, la IFR ha establecido a los océanos Pacífico e Índico como el ámbito geográfico de las misiones de la AEPL y, de esa manera, esta ha sido incluida en su Estrategia de los Dos Océanos (You 2018, 97). La expansión de la AEPL hacia los mares lejanos requerirá el desarrollo de capacidades de mares azules, lo que incluye grupos de tarea de portaviones y una nueva generación de submarinos nucleares (You 2018, 90). La IFR ha reavivado los debates dentro del EPL sobre la necesidad de establecer una “cadena de perlas” en el océano Índico, esto es, asegurar puntos de apoyo logístico para el número cada vez mayor de naves de la AEPL que habrán de transitar en ese cuerpo de agua (You 2018, 97-98).

Para You (2016, 182), la combinación de la defensa de los mares cercanos con la protección de los mares lejanos refleja un cambio de mentalidad sobre el poder marítimo por parte de la AEPL. Esa “profunda transición está cristalizada más vívidamente en su programa de portaviones, lo que simboliza su búsqueda de capacidades expedicionarias extendidas”. El primer portaviones de la AEPL, el CNS *Liaoning*, construido sobre el casco incompleto de un buque de la era soviética, entró en servicio en 2012 como una platafor-

ma de pruebas y entrenamiento. El segundo, el CNS *Shandong*, de entera construcción autóctona, entró en servicio a finales de 2019 (Chan 2019b). La construcción de un tercer portaviones, de diseño más avanzado, se inició en 2017 y la de un cuarto podría iniciarse en 2021 (Chan 2019a). Un analista de la AEPL, citado por el diario oficial *Global Times*, sostuvo que China requerirá dos grupos de tarea de portaviones en el Pacífico Occidental y dos en el Índico. Proyectan la adquisición de un total de entre cinco y seis buques (Yang 2017).

Según el CRS, los portaviones chinos serán utilizados en operaciones de proyección de poder (para impresionar o intimidar a observadores foráneos), misiones de asistencia humanitaria y auxilio en situaciones de desastre, provisión de seguridad marítima y evacuación de no-combatientes (CRS 2019, 11-12). En referencia a las aprehensiones que el desarrollo del programa de portaviones chino estaría causando en otros países, el ministro de Relaciones Exteriores de China, Wang Yi, afirmó que, dado el hecho de que empresas y ciudadanos chinos residen ahora en todas partes del mundo y que una alta proporción del comercio mundial involucra a China, el país tiene suficientes motivos para elevar el nivel de sus capacidades militares, con el fin de proteger sus legítimos intereses de ultramar (Xinhuanet 2017).

Como menciona el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS, por sus siglas en inglés), el primer despliegue de un portaviones chino en el Océano Índico, que ha sido la principal área en la cual la AEPL ha probado y desarrollado sus emergentes capacidades de aguas azules, podría darse no muy lejos en el futuro. Tal despliegue tendría repercusiones significativas a escala internacional en cuanto

a las percepciones sobre el alcance y las opciones estratégicas chinas a larga distancia (IISS 2019, 187).

Conclusiones

La IFR no solo es el programa insignia de la política exterior china bajo el mandato de Xi, sino el vehículo geoestratégico de la proyección global de China en un momento clave de su resurgimiento como una de las potencias principales del mundo. China ha sido, sin duda, la mayor beneficiaria del proceso de globalización y de la estabilidad relativa de la política de las grandes potencias durante los últimos 30 años. Sin embargo, su colosal ascenso en este corto periodo de tiempo está topándose con la resistencia cada vez más abierta de Estados Unidos a renunciar a su centralidad exclusiva en los asuntos internacionales, sobre todo en el ámbito regional del Este de Asia.

En ese marco, la IFR representa una apuesta audaz de China para proseguir su arrollador avance hacia su sueño de rejuvenecimiento nacional, al tiempo que busca minimizar los riesgos asociados con un enfrentamiento abierto con Estados Unidos. La racionalidad geoestratégica que yace bajo la IFR busca, precisamente, direccionar las energías de una China resurgente allá donde la capacidad de acción estadounidense es más tenue en virtud de las realidades de la geografía. Esto es, hacia el corazón de Eurasia.

En el plano marítimo, el giro de China hacia el oeste no es menos ambicioso. Aquí la expansión de su poder marítimo es una manifestación clara de su gran estrategia de rejuvenecimiento nacional. El gigante asiático depende de las rutas de transporte marítimo de mercancías y recursos energéticos

que lo conectan, a través del océano Índico y el estrecho de Malaca, con Europa, África y Medio Oriente. Con el objetivo de salvar ese vulnerable punto de estrangulamiento, la IFR contempla una inédita modificación de la geografía estratégica del Sur de Asia, al conectar directamente las provincias interiores de China con el océano Índico. Por otro lado, el imperativo de proteger sus rutas de comercio vitales está demandando de China el despliegue de sus cada vez más capaces fuerzas navales en un ámbito oceánico vasto y relativamente lejano. Para cumplir sus objetivos en el océano Índico, China debe contar con un acceso portuario que le provea múltiples puntos de apoyo logístico para sus naves. El primero de ellos ya se ha materializado en Yibuti, la primera base ultramarina de la historia moderna de China.

Ahora bien, en el esfuerzo por redireccionar su proyección geoestratégica hacia el oeste, lejos de su congestionada periferia marítima en el Pacífico, China parece haber subestimado las dificultades que India le puede plantear. El otro gigante asiático en ascenso tiene sus propias ambiciones hegemónicas regionales y se siente amenazado por el avance chino por tierra y mar. No sorprende, entonces, su cada vez más aparente interés en una coalición de potencias marítimas indo-pacíficas que sea capaz de contener el resurgimiento de China.

Bibliografía

- Andrews-Speed, Philip, y Roland Dannevether. 2011. *China, Oil, and Global Politics*. Oxon: Routledge.
- Bitzinger, Richard. 2016. “The PLA Navy and the US Navy in the Asia-Pacific: Anti-Access/Area Denial vs AirSea Battle”. En

- Handbook of US-China Relations*, editado por Andrew Tan, 398-411. Cheltenham: Edward Elgar.
- BP. "BP Statistical Review 2019 – China's Energy Market in 2018", <https://on.bponline.com/34qsI3M>
- Brands, Hal. 2014. *What Good is Grand Strategy? Power and Purpose in American Statecraft from Harry S. Truman to George W. Bush*. Ithaca: Cornell University Press.
- Brewster, David. 2018. "A Contest of Status and Legitimacy in the Indian Ocean". En *India and China at Sea. Competition for Naval Dominance in the Indian Ocean*, editado por David Brewster, 10-38. Nueva Delhi: Oxford University Press.
- Brewster, David. 2019. "The Red Flag Follows Trade: China's Future as an Indian Ocean Power". En *Strategic Asia 2019. China's Expanding Strategic Ambitions*, editado por Ashley Tellis, Alison Szalwinski y Michael Wills, 175-209. Seattle: The National Bureau of Asian Research.
- Brown, Kerry. 2018. *The World According to Xi*. Londres: I.B. Tauris & Co.
- Chan, Minnie. 2019a. "China plans fourth aircraft carrier, but further plans are on hold". *South China Morning Post*, 28 de noviembre. <https://bit.ly/3ahChDI>
- Chan, Minnie. 2019b. "First Made-In-China Aircraft Carrier Shandong Officially Enters Service". *South China Morning Post*, 17 de diciembre. <https://bit.ly/2VdLuZe>
- CRS. 2019. "China's Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress", <https://bit.ly/2ViSFy5>
- DIA. 2019. "China Military Power. Modernizing a Force to Fight and Win", <https://bit.ly/3c8kZu4>
- EIA. 2015. "China", <https://bit.ly/2y6M02o>
- Goldstein, Avery. 2017. "China's Grand Strategy: Continuity and Change". *International and Strategic Studies Report* 51: 1-8.
- Hoo Tiang Boon. 2017. "Xi Jinping's Calibration of Chinese Foreign Policy". En *Chinese Foreign Policy Under Xi*, editado por Hoo Tiang Boon, 3-16. Oxon: Routledge.
- IISS. 2019. *Asia-Pacific Regional Security Assessment 2019. Key Developments and Trends*. Londres: The International Institute for Strategic Studies.
- Kaplan, Robert. 2009. "Center Stage for the Twenty-first Century. Power Plays in the Indian Ocean". *Foreign Affairs* 88 (2): 16-32.
- Koh, Collin. 2018. "China-India Rivalry at Sea: Capability, Trends and Challenges". *Asian Security* 15 (1): 5-24. doi.org/10.1080/14799855.2019.1539820
- Lague, David, y Benjamin Kang Lim. 2019. "Ruling the Waves". *Reuters*, 30 de abril. <https://reut.rs/2UVpqmb>
- Leverett, Flynt, y Wu Bingbing. 2016. "The New Silk Road and China's Evolving Grand Strategy". *The China Journal* 77: 110-132. doi.org/10.1086/689684
- Li, Nan. 2009. "The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From Near Coast and Near Seas to Far Seas". *Asian Security* 5 (2): 144-169. doi.org/10.1080/14799850902886567
- Mahan, Alfred Thayer. 1918. "Elements of Sea Power". En *Mahan on Naval Warfare. Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*, editado por Allan Westcott, 16-48. Boston: Little, Brown, and Company.
- Murray, Williamson. 2011. "Thoughts on Grand Strategy". En *The Shaping of Grand Strategy. Policy, Diplomacy, and War*, editado por Williamson Murray, Richard Hart Sinnreich y James Lacey, 1-33. Nueva York: Cambridge University Press.

- NDRC. 2015. "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road", <https://bit.ly/2UV925c>
- Rolland, Nadége. 2017. *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. Seattle: The National Bureau of Asian Research.
- SCIO. 2015. "China's Military Strategy", <https://bit.ly/2Vm082q>
- SCIO. 2019. "China's National Defense in the New Era", <https://bit.ly/3aYPKBw>
- Shi YinHong. 2015. "Chinas Complicated Foreign Policy", <https://bit.ly/3aYPGlg>
- Sloan, Elinor. 2017. *Modern Military Strategy. An Introduction*. Oxon: Routledge.
- Sutter, Robert. 2019. *Foreign Relations of the PRC. The Legacies and Constraints of China's International Politics since 1949*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Taliaferro, Jeffrey, Norrin Ripsman, y Steven Lobell. 2012. *The Challenge of Grand Strategy. The Great Powers and the Broken Balance between the World Wars*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Till, Geoffrey. 2013. *Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*. Oxon: Routledge.
- Umbach, Frank. 2019. "China's Belt and Road Initiative and its Energy-Security Dimensions", <https://bit.ly/2wyiQc0>
- Vaughn, Bruce. 2017. "In Focus. China-India Rivalry in the Indian Ocean", <https://bit.ly/3citWkH>
- Wang Jisi. 2012. "Marching Westwards. The Rebalancing of China's Geostrategy". *International and Strategic Studies Report* 73: 1-11.
- Wang Jisi. 2015. "China in the Middle". *The American Interest*, March/April: 55-59.
- Wong, Kayla. 2018. "Deng Xiaoping used only 'carrots', Xi Jinping is now also us-
- ing 'sticks': Chinese foreign policy expert". *Mothership*, 9 de enero. <https://bit.ly/3ecfNXW>
- Xinhuanet. 2017. "China has sufficient reasons to enhance capability to safeguard overseas interests: FM". 27 de abril. <https://bit.ly/2XJcf9Q>.
- Yan Xuetong. 2014. "From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement". *The Chinese Journal of International Politics* 7 (2): 153-184. doi.org/10.1093/cjip/pou027
- Yang Sheng. 2017. "China eagerly awaits new carrier launch". *Global Times*, 25 de abril. <https://bit.ly/3ajFp1M>
- Yoshihara, Toshi y James Holmes. 2018. *Red Star over the Pacific. China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*. Annapolis: Naval Institute Press.
- You Ji. 2016. *China's Military Transformation. Politics and War Preparation*. Cambridge: Polity Press.
- You Ji. 2018. "The Indian Ocean. A Grand Sino-Indian Game of 'Go'". En *India and China at Sea. Competition for Naval Dominance in the Indian Ocean*, editado por David Brewster, 90-110. Nueva Delhi: Oxford University Press.
- Yuan, Jingdong. 2016. "Against a Superior Foe: China's Evolving A2/AD Strategy". En *Handbook of US-China Relations*, editado por Andrew Tan, 379-397. Cheltenham: Edward Elgar.
- Yuan, Jingdong. 2018. "Managing Maritime Competition between India and China". En *India and China at Sea. Competition for Naval Dominance in the Indian Ocean*, editado por David Brewster, 39-55. Nueva Delhi: Oxford University Press.