

01/2017

03 de enero de 2017

*Fernando Ruiz Domínguez\**

China: de la estrategia del cinturón  
a la del collar de perlas

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

## China: de la estrategia del cinturón a la del collar de perlas

### Resumen:

¿Qué pasa cuando analizamos una estrategia económica china puesta en relación con una versión actualizada de una estrategia militar china?

¿Y si le añadimos los factores, «líneas marítimas de comunicación», «logística» y «puertos»?

#### *Abstract:*

*What happens when we analyze a Chinese economic strategy in relation to an updated version of a Chinese military strategy?*

*And if we add the factors, "Sea Lines of Communication", "Logistics" and "Ports"?*

### Palabras clave:

China, bases de apoyo estratégico de ultramar, líneas marítimas de comunicación, Ruta Marítima de la Seda, «cinturón», «collar de perlas».

#### *Keywords:*

*China, Overseas Strategic Support Bases, Sea Lines of Communication, Maritime Silk Road, Belt, String of Pearls.*

**\*NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos Marco** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

## Introducción

La expresión «collar de perlas» – término no utilizado oficialmente por China –, tiene su origen en un estudio de la contratista de defensa norteamericana, *Booz Allen Hamilton* del año 2004<sup>1</sup> y que habitualmente es visto como una iniciativa militar con el objetivo de facilitar a la Armada china acceso a una serie de puertos estratégicos<sup>2 3</sup>– «perlas» – que irían desde el mar de la China Meridional hasta el mar Árabe.

Por otra parte, el 4 de enero de 2013, el periódico chino del grupo *Xinhua*, el *International Herald Leader*<sup>4</sup>, introdujo el concepto de las bases de apoyo estratégico de ultramar (*Overseas Strategic Support Bases – OSSB -*), para: cuestiones logísticas; descanso de tripulaciones; reabastecimiento de buques; así como de misiones antipiratería y de auxilio humanitario y alivio de desastres (*HADR Missions*), de la Armada china.

Finalmente, el concepto moderno de la «Ruta Marítima de la Seda»<sup>5 6</sup> surgió durante un discurso del presidente de China, Xi Jinping, en el Parlamento de Indonesia, en octubre de 2013, cuando este solicitó un incremento de la cooperación marítima entre China y la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (*ASEAN*<sup>7</sup>) – la cual es considerada en su conjunto como la séptima economía más grande a nivel mundial<sup>8</sup> – y del que se

---

<sup>1</sup> Informe titulado “*Energy Futures in Asia*”, y cuyo destinatario fue el entonces Secretario de Defensa de EE. UU., Donald H. Rumsfeld.

<sup>2</sup> También a aeropuertos.

<sup>3</sup> Sin embargo, la idea no era nueva ya que, a finales de los años 90, un informe clasificado del *U.S. Southern Command*, advertía de que China estaba buscando usar las instalaciones de puertos comerciales alrededor del mundo, para el control estratégico de los cuellos de botella de las rutas marítimas.

<sup>4</sup> Especializado en las relaciones internacionales, principalmente de China con otros países.

<sup>5</sup> Concepto paralelo y complementario de la también moderna “Ruta Terrestre de la Seda”, y formando entre ambos la estrategia china de desarrollo económico, conocida como, “Un cinturón. Una ruta” (*One Belt. One Road – OBOR-*).

<sup>6</sup> Para comprender la dimensión económica de la estrategia del cinturón completo (ruta terrestre y marítima –*OBOR-*) hay que tener en cuenta que el *Asian Infrastructure Investment Bank* será el brazo financiero que inyectará a ambas rutas un capital inicial de 50 billones de dólares y que finalmente se llegará a los 100 billones de dólares. La inversión total será de 1,4 trillones de dólares, lo que supondrá una cifra 12 veces mayor que la dedicada al Plan Marshall (que alcanzó los 120 billones de dólares a día de hoy).

<sup>7</sup> El 01-01-2016 entró en vigor la Comunidad Económica de la Asean (CEA), de efectos prácticos inmediatos nulos, ya que además de la gran disparidad de sus miembros, pretende ser un mercado único con libre circulación de capitales, bienes y mano de obra calificada, para ayudar a la región a conseguir inversión extranjera, compitiendo con la que actualmente ofrece China. Este modelo inspirado en el de la Unión Europea, no contempla la moneda única, entre sus medidas a adoptar.

<sup>8</sup> ASEAN Community in Figures (ACIF), febrero 2014, página 1. ISBN 978-602-7643-73-4.

desarrolló el consiguiente Plan de Acción chino<sup>9</sup>, cuyo lema es “de fuera hacia adentro” (由外至内).

Si bien dicha cooperación – que busca primero cubrir las necesidades domésticas chinas fomentando el comercio entre Asia, Oriente Medio y Europa<sup>10</sup> – quedaría cubierta por el paraguas de los componentes diplomático y económico, lo que nos interesa a grandes rasgos en este trabajo es el aspecto que se refiere al desarrollo chino, junto con sus socios, de infraestructuras marítimas, y en especial a los puertos de aguas profundas, que permiten la dualidad de uso, comercial y militar.

Recientemente, la cuestión se complica sobremanera, si además, y entre otras muchas cuestiones<sup>11</sup>, se tienen en cuenta:

- No solo las grandes inversiones económicas que China está efectuando en África<sup>12</sup>, u otros aspectos conexos a dicho continente y sus aguas, tales como:
  - La inestabilidad política en esas tierras, en general, debido entre otras cuestiones al terrorismo y la piratería;
  - El mantenimiento del cumplimiento de los mandatos de la ONU, dirigidos a proteger las Líneas Marítimas de comunicación (See *Lines of Communication – SLOC –*);
  - Y la ampliación de dicho interés chino a cada vez más puertos africanos situados ya estos, incluso en su costa atlántica;

---

<sup>9</sup> National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. 31.03.2015. Disponible en <http://www.fmprc.gov.cn/ce/cemm/eng/zt/Yidaiyilu/>

<sup>10</sup> En mayo de 2014, *Xinhua News Agency*, publicaba el mapa de la moderna Ruta Terrestre de la Seda (desde Xi'an, hacia el oeste, pasando por Lanzhou y Urumqi, antes dirigirse al suroeste a través de Asia Central, Oriente Medio y finalmente Europa. Por su parte la moderna Ruta Marítima de la Seda, discurría desde Guangdong y Hainan, pasando por el Estrecho de Malaca, y tras pasar el Cuerno de África, entrar en el Mar Rojo, para finalmente alcanzar el Mediterráneo. Supuestamente ambas rutas deberían de encontrarse en la ciudad de Venecia.

<sup>11</sup> Como que con la materialización de las OSSB, estas sirvan para que la Armada china pueda hacer efectiva de forma más eficaz, la extensión de su perímetro de defensa, mediante el establecimiento de líneas concéntricas (gracias a sus destructores y fragatas, con capacidad para operaciones de defensa aérea a gran distancia y en alta mar). Teoría de líneas navales defensivas concéntricas planteada por Jonathan Holslag en su libro del año 2013, *China and India: Prospects for Peace, The Military Security Dilemma*, página 136, Columbia University Press, ISBN 9780231520973.

<sup>12</sup> Mapa interactivo de proyectos, disponible en *Aid Data* [http://china.aiddata.org/geospatial\\_dashboard?q=&l=-7.209900314368781,36.123046875,6](http://china.aiddata.org/geospatial_dashboard?q=&l=-7.209900314368781,36.123046875,6)

- También, por el relevante aspecto de que China<sup>13</sup> controla el puerto griego del Pireo<sup>14</sup> – el cual sirve de puerta de entrada a Europa para los buques que llegan al Mediterráneo, por la ruta del Mar Rojo –, y aspira a construir un astillero en la cercana isla griega de Salamina;
- Y siempre sin perder de vista las inversiones, compras<sup>15</sup> o intentos de compras de instalaciones portuarias (muelles, astilleros<sup>16</sup>, etc.) en lugares del planeta que poco, o nada, tienen que ver con la moderna Ruta Marítima de la Seda<sup>17</sup>.

Es decir, China no solo se ha volcado hacia el Pacífico-Índico en su interés por los puertos, sino que progresivamente ha ampliado sus aspiraciones a puntos estratégicos marítimos que llegan incluso a las costas atlánticas africanas<sup>18</sup> o a las mediterráneas.

Por si quedaba alguna duda de ello, así como de la paulatina introducción – ya sea de forma directa o sutil –del tema de la seguridad de sus más directos intereses, no hay más que echar un vistazo a:

- La reforma operada por la Asamblea Popular Nacional de China, cuando en mayo de 2015, esta sentó las bases de las Fuerzas Armadas, las cuales reclamaban que las misiones en el extranjero a largo plazo fueran un mandato operacional legalmente reconocido. Así, los artículos 28 y 30 de la nueva Ley de Seguridad Nacional (国家安全法)<sup>19</sup> declaran expresamente la protección de los canales de

---

<sup>13</sup> El Gobierno chino es propietario, entre otras, de la compañía COSCO (*China Ocean Shipping Company*), y la cooperación civil-militar en dicho estado es indisoluble, toda vez que el poder militar forma parte del partido gubernamental.

<sup>14</sup> Spiegel, *One Port, Two Worlds: China Seeks Dominance in Athens Harbor* 09.04.2015. Disponible en [www.spiegel.de/international/business/china-seeks-gateway-to-europe-with-greek-port-a-1027458.html](http://www.spiegel.de/international/business/china-seeks-gateway-to-europe-with-greek-port-a-1027458.html)

<sup>15</sup> Por ejemplo, en: Alemania; Bélgica (el 24% de la terminal de contenedores de Zeebrugge); Lituania; o Turquía (el 65 % de la terminal de contenedores del puerto de Kumport, en Estambul).

<sup>16</sup> Por ejemplo en Vigo (España), donde la petrolera China Sonangol compró el 60 % de dos de los tres astilleros Rodman, descartando hacerse con el 90 % de Metalship & Docks y Rodman Lusitania, tras la detención de Sam Pa, magnate, ex miembro de la Inteligencia china y representante de la empresa china inicialmente interesada en la compra.

<sup>17</sup> Mapa OBOR (One Belt. One Road), disponible en [http://www.xinhuanet.com/english/titlepic/111770/1117705868\\_1452171044146\\_title0h.jpg](http://www.xinhuanet.com/english/titlepic/111770/1117705868_1452171044146_title0h.jpg)

<sup>18</sup> En general, la inversión y control chino de las infraestructuras portuarias en el continente africano es visto con preocupación por el Parlamento Europeo desde hace años, al mismo tiempo que este reconoce la rápida modernización de su Armada. Por todos, sirva el informe de Bastiaan BELDER, “On EU-China relations” -2012/2137(INI)-, para el Comité de Asuntos Exteriores. Disponible en <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2012-0434&language=EN>

<sup>19</sup> The National People’s Congress of the People’s Republic of China. Ley de Seguridad Nacional. 2015. Disponible en [http://www.npc.gov.cn/npc/xinwen/lfqz/flca/2015-05/06/content\\_1935766.htm](http://www.npc.gov.cn/npc/xinwen/lfqz/flca/2015-05/06/content_1935766.htm)

suministro de energía estratégica, los ciudadanos chinos en el extranjero, y otros intereses externos;

- El discurso de Xi Jinping en la Asamblea General de la ONU el 29-09-2015, donde este manifestó que China va a tomar la iniciativa de crear una fuerza de reserva de 8.000 efectivos, para operaciones de mantenimiento de la paz y por la que pretende que ese compromiso sirva para cimentar las bases de su participación militar en operaciones distintas de la guerra<sup>20</sup>;
- La Declaración de la Cumbre de Johannesburgo, del Foro de Cooperación China-África, del 05-12-2015 en el que ya se incluyen menciones a dicha seguridad<sup>21</sup>;
- Así como las declaraciones del ministro de Exteriores chino, Wang Yi, en marzo de 2016 – tras el inicio de las obras de la base naval china en el puerto de Obock (Yibuti) -, confirmando el ampliado interés de dicho país por “la construcción de algunas instalaciones de infraestructura y capacidades de apoyo”<sup>22</sup> en nuevos países.

### Los puertos<sup>23</sup>: ¿nudos logísticos navales o bases de apoyo estratégico de ultramar?

Tampoco hay que olvidar, para centrar las capacidades e intereses ancestrales chinos, que en 2015 se produjo el 610º aniversario de su primera experiencia como potencia

---

<sup>20</sup> 习近平在第七十届联合国大会一般性辩论时的讲话 (全文) 29.09.2015. Disponible en [http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao\\_674904/zyjh\\_674906/t1301660.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/zyjh_674906/t1301660.shtml)

<sup>21</sup> Declaration of the Johannesburg Summit of the Forum on China-Africa Cooperation, 05.12.2015. Disponible en <http://www.gov.za/speeches/declaration-johannesburg-summit-forum-china-africa-cooperation-5-dec-2015-0000> Los representantes de los países asistentes llegaron al acuerdo de implementar un plan de paz y seguridad, China-África y “apoyar la construcción del mecanismo de seguridad colectiva en África”.

<sup>22</sup> Reuters, China hints more bases on way after Djibouti, 08-03-2016, “Estamos dispuestos, de acuerdo con las necesidades objetivas, a responder a los deseos de las naciones anfitrionas y en las regiones donde los intereses de China están concentrados, probar la construcción de algunas instalaciones de infraestructura y capacidades de apoyo.”, Disponible en <http://www.reuters.com/article/us-china-djibouti-idUSKCN0WA0IT>

<sup>23</sup> PLANIFICADOR INTERACTIVO DE RUTAS MARÍTIMAS: Para facilitar la comprensión del trabajo, se adjunta el mismo, donde introduciendo, por ejemplo, como puerto principal de partida o llegada, el de Shanghai (China) y otro que interese relacionar-, así como teniendo en cuenta la velocidad (dato modificable) a la que el buque navegue (durante todo el viaje o con escalas), se pueden determinar aproximadamente, los días de navegación por las rutas marítimas internacionales habituales. Disponible en <http://ports.com/sea-route/> Una vez obtenida la ruta deseada se puede acceder a las especificaciones de las infraestructuras portuarias (instalaciones, profundidad de fondeo, tamaño, etc.).

marítima, ya que en el año 1405 el emperador Yongle, de la dinastía Ming, envió por mar abierto, una flota<sup>24</sup> – de 62 barcos; más de 27.000 hombres (incluidas tropas); caballos; suministros; agua; regalos; y miles de toneladas de mercancías para comerciar –, bajo el mando del almirante Zheng He.

Entre dichos barcos de madera se encontraban cuatro con unas espectaculares dimensiones para la época – de unos 120 metros de eslora por 48 de manga –, si tenemos en cuenta que en 1492 Colón emprendió su primer viaje a América, con solo 3 barcos, 87 hombres y con unas embarcaciones, también de madera, que no medían más que unos 22 metros de eslora.

Durante los siete viajes realizados por el Almirante Zheng He <sup>25</sup> y sus hombres, estos:

- Visitaron comercialmente zonas de la India, el Golfo Pérsico, e incluso la costa este africana<sup>26</sup> ;
- Destruyeron a la flota pirata de Chen Zuyi, en Palembang (en la actual Sumatra meridional);
- Conquistaron el reino del rey Alekeshvara (en la actual Sri Lanka);
- Derrotaron a las fuerzas del líder rebelde Sekandar (en el norte de la actual Sumatra);
- Establecieron control y estabilidad a lo largo de las rutas marítimas en las aguas de la actual Sri Lanka y del sur de la India;
- Y en las travesías de vuelta a China llevaron allí a los embajadores de los países que habían visitado con regalos para sus gobernantes, devolviéndoles posteriormente a sus lugares de origen, en sus siguientes expediciones.

De esta forma, los logros de dichos viajes llevaron a muchos países al sistema tributario chino y a su esfera de influencia – a través de la supremacía política y militar –, incorporándoles a su gran orden mundial, bajo la dinastía Ming.

---

<sup>24</sup> Ordenada construir dos años antes (1403).

<sup>25</sup> El último de ellos, bajo el reinado de Xuande.

<sup>26</sup> Hasta el Canal de Mozambique.

Por todo lo visto, parece lógico dar un vistazo – basado en *OSINT*<sup>27</sup> –, para al menos tener una idea general de lo que parece que actualmente está ocurriendo al respecto.

Este acercamiento a los concretos enclaves estratégicos de ultramar más interesantes, así como la revisión de algunos de los recientes acontecimientos más destacados, pueden darnos una idea de si estamos ante una moderna ruta marítima de la seda – con el apoyo de los nudos logísticos navales – o simplemente se trata de una recuperación del concepto del collar de perlas – gracias a las *OSSB* –, ampliado y maquillado *ad hoc*, al más puro estilo de los *revival* del mundo de la moda.

### **Corea del Norte (Chongjin y Rajin)**

Desde hace más de una década, China tiene alquilados los puertos norcoreanos de Chongjin y Rajin<sup>28</sup>, con propósitos comerciales – que le permiten a las provincias interiores del extremo este de China, obtener una vía para dar salida marítima a sus productos e importar los necesitados –, sin que por el momento haya trascendido su posible utilización para operaciones logísticas militares, al estar ubicados dichos puertos en el Mar de Japón.

### **Camboya (Sihanoukville)**

En el caso de Camboya, y para tener una visión global del asunto portuario, hay que tener previamente en cuenta varios aspectos, tales como:

- Que el informe conjunto del Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, sugieren que China tiene la mayor suma de préstamos bilaterales con Camboya, los cuales suponían a finales de 2010, el 66 % de su deuda total<sup>29</sup>;
- Que la política china de préstamos a Camboya, pese a ser más gravosa – en términos de plazos de devolución más reducidos o intereses más altos, en comparación con los obtenidos de otros países –, no viene condicionada a la realización de reformas estrictas – como así ocurre en materia de derechos

---

<sup>27</sup> *Open Source Intelligence* (Inteligencia de fuentes abiertas).

<sup>28</sup> Acuerdo de alquiler de 50 años de duración.

<sup>29</sup> HENG, Pheakdey, *Cambodia–China Relations: A Positive-Sum Game?*, publicado en el Journal of Current Southeast Asian Affairs. Página 63. ISSN: 1868-1034. Disponible en <https://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwiZoYiqzcTKAhVJ6xokHVwjDnQQFggrMAE&url=http%3A%2F%2Fhup.sub.uni-hamburg.de%2Fgiga%2Fjsaa%2Farticle%2FviewFile%2F545%2F543&usq=AFQjCNHsYoOPGs7zpuMLwD6HhtpdqoS5rQ>

- humanos, con los préstamos obtenidos de dichos otros países –, por lo que en definitiva, los préstamos chinos, son bien vistos por los políticos camboyanos;
- Que según el Centro Camboyano para los Derechos Humanos, el 50 % de las concesiones de tierra en dicho país, desde 1994 – 4,6 millones de hectáreas – están en manos de 107 empresas chinas<sup>30</sup>.
  - Y que China es el mayor proveedor de armamento y formación militar, de Camboya.

Por todo ello, no resulta extraño que: En septiembre de 2013, el buque hospital de la Armada China, el *Peace Ark*, atracara en el puerto de Sihanoukville en una misión para facilitar ayuda médica gratuita a los ciudadanos chinos desplazados fuera de su país, así como a la población local de la zona del puerto visitado; O que en diciembre de 2015, una delegación de inversores chinos viajara a Camboya para invertir en el puerto de Sihanoukville<sup>31</sup>; Eso por no olvidar que el 16-10-2016 tres buques de la Armada china (PLAN) arribaron a dicho puerto al objeto de realizar hasta el 20-10-2016, unas maniobras navales conjuntas con la Armada<sup>32</sup> camboyana y coincidiendo casualmente con la visita del buque *USS Germantown*, de la *U.S. Navy*, tras unas maniobras navales de este y de su batallón logístico de combate marino, en Filipinas, así como con la firma días antes en China de un nuevo acuerdo de colaboración en materia de defensa entre Camboya y China.

### **Tailandia (Koh Lanta y Laem Chabang).**

Mientras China sigue valorando la pretendida construcción de un canal – de unos 20 billones de dólares de coste<sup>33</sup> –, que atravesase el istmo de Kra<sup>34</sup>, en suelo tailandés, y se especula sobre un posible puerto de interés para China, en Koh Lanta, lo cierto es que el de Laem Chabang es comercialmente hablando, el más importante entre ambos

---

<sup>30</sup> *Ibíd*, página 73.

<sup>31</sup> Khmer Times. *Chinese Investors Focusing on Sihanoukville Port*. 21.10.2015. Disponible en <http://www.khmertimeskh.com/news/17010/chinese-investors-focusing-on-sihanoukville-port/>

<sup>32</sup> Sin capacidad actual para ser dotado con buques de guerra. Así lo declaró su ministro de Defensa, Tea Banh, a la prensa local, el 17-10-2016.

<sup>33</sup> La cifra económica que supone el volumen comercial anual entre China y Tailandia es de 76 billones de dólares y se espera que llegue a los 100 billones en los próximos años. China es el mayor socio comercial de Tailandia.

<sup>34</sup> Lo que permitiría que los barcos no se vieran obligados a atravesar el Estrecho de Malaca y además acortaran su travesía en unos cinco días, con el consiguiente ahorro en combustible y tiempo.

países<sup>35</sup> y pretende ser el nudo de conexión de las importaciones y exportaciones, entre China y los países de la ASEAN.

De este puerto destaca que:

- Su sistema de seguridad para el control mediante rayos X, de los contenedores de mercancías, y la futura conexión del puerto con una línea férrea de alta velocidad, tienen origen en el interés chino;
- Tiene en funcionamiento una ruta marítima de conexión directa con EE.UU.;
- Se ha incrementado su volumen de negocio con el puerto del Golfo de Beibu en Guangxi (China).

Además y en lo que se refiere a las relaciones gubernamentales entre China y Tailandia respecto al asunto de los puertos estratégicos, la cuestión cobra un interés especial por cuanto, el Director Adjunto del programa el Sudeste de Asia, en el Centro Stimson en Washington, Bryan Eyler, hacía público en noviembre de 2014, que funcionarios de ambos países asiáticos habían acordado llevar a cabo mecanismos de inversión para el desarrollo de doce<sup>36</sup> puertos estratégicos a lo largo de la moderna Ruta Marítima de la Seda.

### Myanmar (Kyaukpyu)

Desde al menos 1992 se ha hablado de la existencia de «bases militares» chinas en la costa birmana – desde el punto de vista de captación de inteligencia sobre la actividad de los buques militares indios que operan cerca de la bahía de Bengala –, lo cual a día de hoy se quiere desmitificar<sup>37</sup>.

Lo cierto es que China, que ejerció su derecho de veto en la ONU para bloquear las críticas contra la Junta Militar Birmana – y que de hecho la apoyaba con billones de dólares en ayudas militares –, está interesada abiertamente no solo por el petróleo y el

---

<sup>35</sup> Maneja el 15% del volumen comercial entre ambos países.

<sup>36</sup> Curiosamente, siete de los cuales están en África – Djibouti, Dar es Salaam (Tanzania), Maputo (Mozambique), Libreville (Gabón), Tema (Ghana), Dakar (Senegal), Bizerta (Túnez) –. Mapa de ruta con los puertos, disponible en <http://www.eastbysoutheast.com/wp-content/uploads/2014/11/SMDC-map.jpg>

<sup>37</sup> SELTH, Andrew, Griffith Asia Institute, Regional Outlook, *Chinese Military Bases in Burma: The Explosion of a Myth*. Informe Nº. 10, 2007. Disponible en [https://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjdhPun68TKAhUHVxoKHx2NAHEQFgggMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.griffith.edu.au%2F\\_data%2Fassets%2Fpdf\\_file%2F0018%2F18225%2Fregional-outlook-andrew-selth.pdf&usq=AFQjCNE-nt5qnglhS8Kkoj5O7wqxalYOyw](https://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjdhPun68TKAhUHVxoKHx2NAHEQFgggMAA&url=https%3A%2F%2Fwww.griffith.edu.au%2F_data%2Fassets%2Fpdf_file%2F0018%2F18225%2Fregional-outlook-andrew-selth.pdf&usq=AFQjCNE-nt5qnglhS8Kkoj5O7wqxalYOyw)

gas birmano, sino también por el que llega allí desde Oriente Medio. Por ello y para evitar los posibles peligros – derivados de los ataques de los piratas o de los bloqueos militares de terceros países –, que puedan sufrir los petroleros chinos cuando naveguen por el Estrecho de Malaca, la empresa estatal china *China National Petroleum Company (CNPC)* puso en funcionamiento un gasoducto – desde el puerto de aguas profundas de Kyaukpyu<sup>38</sup>, en la isla birmana de Maday – y un oleoducto paralelo – desde el mismo puerto –, los cuales comunican durante 2.400 km de distancia y desde octubre de 2014 y enero de 2015, respectivamente, la costa de dicho país con la provincia china de Yunnan, sin salida al mar<sup>39</sup>.

Es decir, a día de hoy la importancia estratégica del puerto de Kyaukpyu es evidente para los intereses chinos y nada hace pensar que el cambio en el Gobierno birmano, tras las elecciones generales de 2015, vaya a suponer durante los próximos años el abandono de dicha idea, puesto que los militares birmanos – que por mandato constitucional retienen el 25 % de los escaños parlamentarios – siguen teniendo una fuerte influencia a favor de la misma.

### ***Sri Lanka (Hambantota y Colombo)***

Tras el intento de China por establecer a principios de los años ochenta una base naval en Sri Lanka, se han producido diferentes acontecimientos que van desde el importante fin de la guerra contra el grupo terrorista de los Tigres Tamiles (*Liberation Tigers of Tamil Eelam – LTTE –*), en el año 2009, hasta las grandes inversiones en infraestructuras por parte de empresas estatales chinas.

De esta manera, destaca el intento chino de construcción del nuevo complejo portuario de Colombo<sup>40</sup>, por un valor de 1,4 billones de dólares y con una extensión de 269 hectáreas, el cual, debido entre otras cuestiones a la falta de transparencia, fue paralizado por el actual Gobierno – presidido por Maithripala Sirisena –, en 2015<sup>41</sup> hasta su completa

---

<sup>38</sup> En enero de 2016 el *CITIC Group* (empresa pública china que incluye la *China Harbor Engineering Company Ltd.*, *China Merchants Holdings*, *TEDA Investment Holding*, y el *Yunnan Construction Engineering Group*) consiguió dos nuevos contratos para el desarrollo portuario de Kyaukpyu y su zona económica.

<sup>39</sup> Forbes, *With Oil And Gas Pipelines, China Takes A Shortcut Through Myanmar*, 09.02.2015. Disponible en <http://www.forbes.com/sites/ericmeyer/2015/02/09/oil-and-gas-china-takes-a-shortcut/#7810141f2d40>

<sup>40</sup> La importancia para China viene determinada porque el mismo Xi Jinping estuvo presente en septiembre de 2014 en la ceremonia de inauguración de las obras.

<sup>41</sup> Channel News Asia, *China's man-made island takes shape in Sri Lanka*, 15.08.2015. Vídeo del estado del proyecto paralizado, disponible en <http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/china-s-man->

revisión. Actualmente el proyecto se ha reanudado y del mismo resulta significativo que la empresa *China Communications Construction (CCCC)*<sup>42</sup>, adjudicataria del contrato – firmado con el Gobierno del anterior presidente, Mahinda Rajapaksa –, que inicialmente obtendría de forma pura y simple, 20 hectáreas en propiedad y otras 88 mediante un arrendamiento por 99 años, a cambio de la financiación total del proyecto, se ha quedado – tras las repetidas objeciones de la India<sup>43</sup> a dichas aspiraciones y las correspondientes modificaciones contractuales –, a tan solo el alquiler de 110 hectáreas por un periodo de 99 años.

Por otra parte, la empresa *China Harbour Engineering Company (CHEC)*, una filial de CCCC, – que junto con otra empresa estatal china, *Sinohydro*, están colaborando en la construcción del puerto de Hambatota desde 2008 –, ha propuesto la construcción de un nuevo astillero de construcción y reparación, en dicho puerto.

La cuestión trascendental del asunto de las *OSSB* que se viene analizando, viene determinada por el hecho de que el 31-10-2014 y durante cinco días, un submarino militar chino, estuvo atracado en el puerto de Colombo, en un muelle para buques portacontenedores – *Colombo South Container Terminal (CSCT)* –, controlado por la empresa china gestora del mismo y coincidiendo con la visita del primer ministro japonés a Sri Lanka<sup>44</sup>.

Pese a la postura menos pro China, del actual Gobierno de Sri Lanka, lo cierto es que la acuciante situación del vencimiento de los préstamos<sup>45</sup> y los continuos pagos de intereses a China, le dejan ciertamente un escaso margen de maniobra política.

### ***Maldivas***

En el caso de este país, formado por múltiples islas, los datos también resultan significativos por sí mismos.

---

[made-island/2051350.html](http://made-island/2051350.html)

<sup>42</sup> Si bien el respaldo monetario y la construcción la lleva a cabo *China Harbor Engineering Corporation*, una de sus empresas subsidiarias. Además hay que tener en cuenta que la empresa estatal *China Communications Construction*, ha sido puesta en la lista negra del Banco Mundial por supuesta corrupción.

<sup>43</sup> Esta usa las existentes instalaciones portuarias de Colombo para transbordar el 80% de sus importaciones y exportaciones.

<sup>44</sup> The Diplomat, *Sri Lanka May Ban Port Visits by Chinese Submarines*, 03.03.2015. Disponible en <http://thediplomat.com/2015/03/sri-lanka-may-ban-port-visits-by-chinese-submarines/>

<sup>45</sup> Solo en los destinados a carreteras, puertos y aeropuertos, se estima que alcanzan los 8 billones de dólares.

• Así por un lado y en lo referido al factor económico, hay que decir que el 70 % del Producto Interior Bruto del mismo, proviene del sector turístico<sup>46</sup> y teniendo en cuenta que:

- El 30 % de los visitantes son de nacionalidad china;
- Que además, una empresa china se está encargando de: Las obras de ampliación del aeropuerto – para dotarle de una nueva pista y una adecuada terminal de pasajeros –, con el que se pretende triplicar el número de visitantes anuales; así como de la construcción de un puente y una nueva carretera que lo comuniquen con la capital, Malé;

• Por otra parte y respecto al factor político, merece la pena destacar que:

- En 2011 China abrió su embajada en este país islámico, que recientemente está teniendo problemas con la radicalización de algunos de sus ciudadanos<sup>47 48</sup>;
- Posteriormente, en agosto de 2014, su presidente, Abdulla Yameen Abdul Gayoom, viajó a China donde le comunicaron oficialmente que se invertirían en su país 12 millones de euros;
- Seguidamente, en septiembre de 2014, el presidente chino, realizó la primera visita de un jefe de Estado chino a Maldivas;

En suma, no resulta extraño que el actual Gobierno de Maldivas, en 2015 haya abandonado definitivamente la idea de permitir el establecimiento de una base militar norteamericana en su suelo<sup>49</sup>, o que incluso se haya modificado la propia Constitución<sup>50</sup>, para permitir ahora lo que antes era ciertamente imposible, como conseguir la propiedad de un terreno por parte de un extranjero.

---

<sup>46</sup> Ministry of Tourism. Republic of Maldives. *Tourism Yearbook 2014*. Disponible en <http://www.tourism.gov.mv/downloads/2014dec/tourism%20year%20book%202014.pdf>

<sup>47</sup> U.S. Department of State. *Country Reports on Terrorism 2013*. Disponible en <http://www.state.gov/j/ct/rls/crt/2013/224824.htm>

<sup>48</sup> Se calcula que entre 100 y 200 ciudadanos de Maldivas (del total de unos 345.000 que componen su población) han ido a luchar a Siria.

<sup>49</sup> The Economic Times, *No boots on ground, no military base in Maldives: US*, 07.05.2013. Disponible en [http://articles.economictimes.indiatimes.com/2013-05-07/news/39091019\\_1\\_maldives-sofa-indian-ocean](http://articles.economictimes.indiatimes.com/2013-05-07/news/39091019_1_maldives-sofa-indian-ocean)

<sup>50</sup> El 22 de julio 2015 quedó derogado el artículo 251 de la Constitución de Maldivas, de 2008 (“*Prohibition of foreign ownership and foreign military purposes*”), por 70 votos a favor y 14 en contra. Todos los votos nominales detallados, disponibles en [http://www.majlis.gov.mv/di/download/vote\\_thafseel/Gaanoon%20asaasee%20ah%20islah%20genaumu%20bill%20faaskurumah.pdf](http://www.majlis.gov.mv/di/download/vote_thafseel/Gaanoon%20asaasee%20ah%20islah%20genaumu%20bill%20faaskurumah.pdf)

Y es que tras la reforma legal, cualquier persona extranjera, que invierta más de un billón de dólares en un proyecto comercial, puede conseguir a perpetuidad la propiedad de un terreno.

Los límites a esta enmienda constitucional tienen además otras implicaciones geopolíticas, por cuanto:

- Solo el 10 % del país (como máximo unos 30 km<sup>2</sup>) podrá verse afectado por la nueva norma.
- El terreno adquirido tiene que representar un 30 % de la propiedad, siendo el otro 70 % de tierra ganada al mar<sup>51</sup>, lo cual implica que el país podría incrementar su extensión en unos 70 km<sup>2</sup> y que por tanto y como consecuencia de lo anterior, su Zona Económica Exclusiva (EEZ) en el mar, también aumentaría<sup>52</sup>;
- China posee una capacidad contrastada en continuas y rápidas obras de ingeniería, que le permite construir infraestructuras estratégicas, ganando terreno al mar<sup>53</sup>.

Además, al parecer hay indicios<sup>54</sup> – aún sin confirmación oficial – que llevan a pensar en la construcción de instalaciones portuarias chinas en la isla de Gaadhoo, en el atolón de Laamu<sup>55</sup>.

### ***Bangladesh (Payra y Chittagong)***

Después del fallido intento chino por construir un puerto de aguas profundas en Sonadia<sup>56</sup> <sup>57</sup>, el Gobierno de Bangladesh, que en 2015 decidió que una empresa estatal

---

<sup>51</sup> Y visible con marea media.

<sup>52</sup> Hay que tener en cuenta también la presión añadida que supone para la toma de este tipo de decisiones drásticas, el conocimiento de la propia orografía natural de las Maldivas, ya que un posible ascenso del nivel del mar – como consecuencia del cambio climático –, afectaría en gran medida a este país, puesto que su altura media sobre dicho nivel es de tan solo 1,5 metros y el 80% de sus 1.200 islas está a menos de 1 metro sobre el mismo.

<sup>53</sup> Ejemplo: Construcción de infraestructuras militares (en islas ocupadas por China y disputadas con otros países) en terrenos ganados al mar, tales como el arrecife de Subi, en las islas Spratly; O en las islas Woody y Duncan, de las islas Parcel.

<sup>54</sup> Evacuación de ciudadanos locales y construcción de carreteras por ciudadanos chinos.

<sup>55</sup> The Times of India, China may build port in southern Maldives, 11-04-2016, disponible en <http://timesofindia.indiatimes.com/india/China-may-build-port-in-southern-Maldives/articleshow/51771171.cms>

<sup>56</sup> Gulf Times. *China to build deep sea-port for Bangladesh*. 16.04.2015. Disponible en <http://www.gulf-times.com/story/435200/China-to-build-deep-sea-port-for-Bangladesh>

<sup>57</sup> Debido a diferentes motivos, tales como: El impacto medioambiental; La oposición de India o Estados Unidos; O que a tan solo 25 km de Sonadia el gobierno de Bangladesh hubiera concedido permiso a Japón

china se encargara de construir otro puerto, esta vez en Payra – más cercano a la frontera con India –, finalmente en mayo de 2016 se lo adjudicó a una empresa de los Países Bajos. Eso sí, al menos la empresa *China Harbour Engineering Co.* está modernizando el puerto de Chittagong.

Por otra parte, China está construyendo dos submarinos de la clase Ming, que serán entregados a Bangladesh a finales de 2016, eso por no hablar de que a su vez Bangladesh está interesado en construir una base militar específica para dichos submarinos, en la isla de Kutubdia<sup>58</sup>.

### **Papúa Nueva Guinea (Moresby)**

Si ya en 2012 se produjo una visita de una flotilla de buques de la Armada china al puerto de Moresby, con motivo de un programa militar de intercambio con técnicos militares navales locales – durante tres días<sup>59</sup> –, más recientemente, en septiembre de 2014, el buque hospital de la Armada china, *Peace Ark*, durante una misión de asistencia médica al país, atracó en dicho puerto, que además se encuentra en la SLOC que lleva al puerto australiano de Darwin, donde la compañía china *Lambridge Group* obtuvo el 13-10-2015 un contrato de alquiler por 99 años, el cual incluye la *Darwin Marine Supply Base* (una base de suministros) y la instalación para cruceros turísticos y buques militares, de *Fort Hill Wharf*<sup>60</sup>.

### **Pakistán (Gwadar, Karachi y Qasim)**

Por su parte, en Pakistán nos encontramos con el puerto de Gwadar, formalmente entregado por las autoridades pakistaníes a la empresa *China Overseas Port Holdings Company Limited (POPHCL)*, en febrero de 2013<sup>61</sup>, para su explotación comercial.

---

para construir el puerto de Matarbari, en una maniobra política que llevó a necesitar la primera visita de un primer ministro japonés en catorce años.

<sup>58</sup> News Next Bangladesh, *Two submarines for Bangladesh by mid-2016, says Hasina*. 06.09.2015. <http://newsnextbd.com/two-submarines-for-bangladesh-by-mid-2016-says-hasina/>

<sup>59</sup> ABC Radio Australia. PNG welcomes Chinese navy into Port Moresby. 03.01.2012. Disponible en <http://www.radioaustralia.net.au/international/2010-08-18/png-welcomes-chinese-navy-into-port-moresby/182392>

<sup>60</sup> Northern Territory Government, Australia, *Media release*. 13.10.2015. Disponible en <http://newsroom.nt.gov.au/api/attachment/Byld/7260>

<sup>61</sup> The News, *Gwadar port formally handed over to Chinese company*, 18.02.2013. Disponible en <https://web.archive.org/web/20130617043119/http://www.thenews.com.pk/article-88594-Gwadar-port-formally-handed-over-to-Chinese-company>

Más tarde, el 11-11-2015, *POPHCL* firmó el acuerdo de arrendamiento por un periodo de 40 años, de los 8 km<sup>2</sup> que ocupan dicha infraestructura con interés estratégico para el gigante asiático, por su proximidad al Estrecho de Ormuz <sup>62</sup> <sup>63</sup>.

De la misma manera, otra empresa china está trabajando en: La construcción de una nueva terminal para buques portacontenedores en el puerto de aguas profundas de Karachi – de la que destaca que contará con viviendas y que esta se está realizando ganando terreno al mar<sup>64</sup> –; así como de la terminal internacional de contenedores del puerto de Qasim – que con el dragado de la zona contará con una profundidad de 16 metros –<sup>65</sup>.

### **Omán (Salalah)**

El importante puerto omaní de Salalah<sup>66</sup>, es utilizado habitualmente por la Armada china para el reabastecimiento de sus buques en las misiones antipiratería que lleva a cabo en la zona, a lo que hay que añadir el interés inversor chino en dicho puerto, puesto de manifiesto durante la visita de una delegación de empresas chinas, en mayo de 2015, tras ser invitadas por la Cámara de Comercio e Industria, de Omán<sup>67</sup>.

### **Yemen (Adén)**

La firma de un contrato de ampliación del puerto yemení de Adén, en noviembre de 2013, por parte de *China Harbor Engineering Company Ltd.*<sup>68</sup>, se ha visto frenada por la inestabilidad creciente de la zona, ya que incluso durante marzo y abril de 2015, China

---

<sup>62</sup> Según el Departamento de Defensa (DoD) de EE. UU., en su informe anual para el Congreso, titulado, “*Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China 2015*”, el 82% de las importaciones de petróleo crudo y el 30% de las de gas natural discurren por esa ruta marítima. [http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2015\\_China\\_Military\\_Power\\_Report.pdf](http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2015_China_Military_Power_Report.pdf)

<sup>63</sup> Considerado como un cuello de botella para el transporte internacional del 20%, del petróleo crudo y combustibles líquidos.

<sup>64</sup> Dredging Today, *Pakistan: CCCC Second Harbor Inks Karachi Port Contract*, 13.01.2014. Disponible en <http://www.dredgingtoday.com/2014/01/13/pakistan-cccc-second-harbor-inks-karachi-port-contract/>

<sup>65</sup> *China Harbour Engineering Company Ltd.*, Disponible en <http://www.chec.bj.cn/tabid/733/Infoid/3762/Default.aspx>

<sup>66</sup> En 2013 la terminal de contenedores movió 3,3 millones de contenedores, mientras que la terminal del puerto hizo lo propio con 7,9 millones de toneladas.

<sup>67</sup> Oman Daily Observer, *Chinese trade mission explores investment in Salalah*, 31.05.2015. Disponible en <http://omanobserver.om/chinese-trade-mission-explores-investment-in-salalah/>

<sup>68</sup> Dredging Today. *Yemen, China Ink Aden Port Development Deal*, Disponible en <http://www.dredgingtoday.com/2013/11/15/yemen-china-ink-aden-port-development-deal/>

procedió a evacuar mediante su Armada, a los ciudadanos chinos y de otros diez países – a requerimiento de sus autoridades –, desde el puerto de Adén al de Yibuti.

### ***Seychelles (¿Port Victoria?)***

Al igual que en otros casos anteriormente vistos, China ha contribuido con la financiación y apoyo de proyectos en Seychelles.

Además el gobierno local ofreció a China, en 2011, un acuerdo para que sus buques repostaran en sus misiones antipiratería y China anunció en marzo de 2012 que tenía planes para establecer su presencia en Seychelles y llevar a cabo dichas misiones.

Incluso en mayo de 2012 ambos países firmaron un acuerdo por el que se permitía a la Armada china transferir a Seychelles, a los piratas detenidos<sup>69</sup>; y posteriormente, en julio de 2013, también se firmaron varios acuerdos bilaterales de cooperación.

Sin embargo, el presidente de Seychelles, James Michel, en diciembre de 2015, anunció públicamente<sup>70</sup> que próximamente India construirá una base naval en la isla Asunción, así como un radar costero para labores de inteligencia india; y que dicho país les entregará a su vez una embarcación para la patrulla costera.

### ***Madagascar***

Esta excolonia francesa con yacimientos de petróleo, oro, cromo, uranio y minerales de tierras raras, depende de las ayudas económicas no solo de Francia, sino de EE. UU. y de Japón.

La cuestión se complica con el hecho de las explotaciones de los yacimientos de gas propios y de países cercanos, las cuales provocarán que el tránsito de buques metaneros hasta la planta de gas natural licuado de Mozambique, sea cada vez más intenso en el Canal de Mozambique.

De la misma manera la problemática socio-laboral de la zona, ha llegado en algunos momentos a volverse violenta contra los inversores y trabajadores chinos, por lo que no se descarta que los ataques se puedan repetir<sup>71</sup>.

---

<sup>69</sup> Acuerdo que, al parecer, no ha sido utilizado aún.

<sup>70</sup> The Hindu, *Seychelles committed to Indian naval base*, 23.12.2015. Disponible en <http://m.thehindu.com/news/international/seychelles-committed-to-indian-naval-base/article8022404.ece>

<sup>71</sup> Sputnik News. *Over Deadly Riots at Chinese-Run Sugar Factory*, 14.12.2014. Disponible en <http://sputniknews.com/africa/20141214/1015831365.html>

### **Yibuti (Obock)**

Tras el reconocimiento público, el 26-11-2015, por parte del Portavoz del Ministerio de Asunto Exteriores chino, Hong Lei<sup>72</sup>, de que la Armada china se ha encontrado con dificultades logísticas respecto a las operaciones antipiratería que lleva a cabo desde 2008 en la zona, así como de la necesidad de contar con un apoyo cercano y eficiente para la misma, se confirmó definitivamente<sup>73</sup> la cuestión del establecimiento oficial de la primera OSSB china en este país, ubicada en el puerto de Obock<sup>74</sup>, para no tener que compartir las saturadas instalaciones del puerto de Yibuti con los buques militares de EE. UU., Francia y Japón, principalmente.

La instalación militar china tendrá posibilidad de albergar entre 300 y 2.000 soldados. Tendrá un solo muelle para los buques y ninguna pista aeroportuaria, pero posiblemente sí un helipuerto. Costará a China unos 20 millones de dólares anuales<sup>75</sup> por 10 años, con una opción de renovación por otros 10 años más y en principio será la única instalación militar de Pekín en Yibuti.

Irónicamente el proyecto de esta base militar fue desarrollado por EE. UU. en 2009 y hasta que en 2014 el Gobierno del presidente, Ismail Omar Guelleh, cambió de idea en favor del proyecto chino.

### **Kenia (Mombasa y Lamu)**

En el caso de Kenia tenemos que nuevamente aparecen en escena empresas chinas, las cuales se están encargando no solo de la ampliación de la terminal de carga del puerto de Mombasa – por parte de *China Road and Bridge Corporation (CRBC)* –, sino también de la construcción de los tres primeros muelles de otro puerto (cercano a la frontera con Somalia), en Lamu – por parte de *China Communications Construction Company* –<sup>76</sup>, el cual incluirá una refinería de petróleo. Este megaproyecto

---

<sup>72</sup> Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, *Foreign Ministry Spokesperson Hong Lei's Regular Press Conference on November 26, 2015*. Disponible en [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/xwfw\\_665399/s2510\\_665401/t1318766.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1318766.shtml)

<sup>73</sup> El 25-02-2014 China y Yibuti habían firmado el Acuerdo de Asociación Estratégica de Seguridad y Defensa, por el que Yibuti ofrecía facilidades militares, tales como, el uso del puerto de Yibuti como puerto base para la Armada china.

<sup>74</sup> Iniciada su construcción en febrero de 2016.

<sup>75</sup> Por comparación, a EE. UU. su base, *Camp Lemmonier*, en Yibuti le cuesta anualmente 70 millones de dólares.

<sup>76</sup> Se espera que esté terminado en 2030 y que cuente con 32 muelles.

previsiblemente supondrá con los años, la construcción del corredor que una dicho puerto de Lamu con Sudán del Sur y Etiopía (*LAPSSET*) mediante, un oleoducto, una autovía y una vía férrea, por lo que no habrá que perderlo de vista.

### ***Tanzania (Bagamoyo y Dar es Salaam)***

Para entender la importancia geopolítica de Tanzania, basta decir que Xi Jinping realizó una visita en marzo de 2013, como primer país africano de su gira, efectuada diez días después de ser elegido presidente, y solo tras haber visitado Rusia.

Tanzania ocupa una posición singular, por cuanto tiene fronteras con ocho países – Mozambique; Malawi; Zambia; R.D. Congo; Burundi; Ruanda; Uganda; y Kenia –, con algunos de los cuales<sup>77</sup> China tiene intereses relativos a la compra de materias primas.

Gracias a una financiación mayoritaria de la empresa *China Merchants Holdings International Co. Ltd.*, así como del Fondo de Reserva Gubernamental del Estado de Omán, en octubre de 2015<sup>78</sup> se inició la construcción del puerto de Bagamoyo – ciudad natal del anterior presidente del país e impulsor del proyecto, Jakaya Kikwete, situada a tan solo unos 75 km de la capital y principal puerto del país, Dar es Salaam<sup>79</sup> –, que supondrá entre otras cuestiones:

- La construcción durante al menos tres años, del que en el futuro posiblemente será el mayor puerto africano; ubicado en territorio continental<sup>80</sup>; por un valor de unos 11 billones de dólares; con un volumen de comercio anual de 20 millones de contenedores; en régimen de alquiler a China, por cuarenta años; con una capacidad para operar con buques de hasta 8.000 contenedores de veinte pies (*TEU*); y que además tiene como objetivo capitalizar el crecimiento regional, en la búsqueda de la explotación de nuevos hallazgos de petróleo y gas;

---

<sup>77</sup> Zambia y R.D. Congo.

<sup>78</sup> Días antes de las elecciones parlamentarias y presidenciales que supusieron el traspaso de poder al entrante John Magufuli – ex ministro de Trabajo Público del partido político en el poder desde hace 50 años, Chama Cha Mapinduzi (*CCM*) -.

<sup>79</sup> La Autoridad Portuaria de Tanzania, estimó en sus informes previos que para 2016 - o 2020 en el mejor de los casos -, el puerto de Dar es Salaam necesitaría de una ampliación para hacer frente a la demanda comercial. Por su parte el Banco Mundial dijo, en 2014, que la ineficiencia del puerto de Dar es Salaam, le constaría a Tanzania y a sus vecinos, hasta 2,6 billones de dólares, de pérdidas anuales.

<sup>80</sup> Dominando el canal de Zanzíbar y frente a la isla con el mismo nombre.

- La construcción en la zona de Bagamoyo y durante un periodo de diez años, de: Una ciudad industrial; Un aeropuerto internacional; Así como una línea de ferrocarril y una autopista que comuniquen el país con Zambia.

Igualmente, hay que tener en cuenta que Tanzania formó parte, en noviembre de 2013, del primer equipo de investigación conjunta<sup>81</sup> del programa *EVEXI (Evidence Exploitation Initiative)*, una iniciativa estratégica de *INTERPOL* para luchar contra los líderes de la piratería somalí mediante la captación de inteligencia y recopilación de pruebas forenses, por lo que igualmente queda clara la peligrosidad de sus aguas y la importancia de este factor tierra adentro<sup>82</sup>, de cara al futuro desarrollo de la zona.

Tampoco hay que olvidar que: En diciembre de 2013, buques de la Armada china recalaron en Dar es Salaam<sup>83</sup> en su regreso a China; o el hecho posterior de la buena sintonía entre las Armadas de ambos países, ya que el 16-10-2014, ambas realizaron sus primeras maniobras de entrenamiento militar marítimo conjunto – de un mes de duración –, con la ilustrativa denominación de “Más allá de 2014”, lo que parece dejar bien claras las intenciones de unos y de otros.

Finalmente, habría que comentar que Tanzania sigue comprando material militar de diverso tipo a China y que el Gobierno chino a su vez le ha construido la Academia Militar, eso por no hablar de que la empresa china *Shanghai Construction Group*, será la encargada de construir 12.000 viviendas para militares tanzanos, gracias a un préstamo que el banco chino *Exim Bank of China*, ha concedido al Ministerio de Defensa tanzano.

### ***Mozambique (¿Maputo?)***

En el caso de Mozambique, la cuestión nuevamente queda reducida a los recursos energéticos, si bien en este caso el asunto es algo más complejo, dado que las dos empresas que operan los dos mayores yacimientos de gas natural de la zona, son de EE.UU (*Anadarko*) e Italia (*Eni*). Por el momento y en tanto las mismas no decidan – hasta finales de 2016<sup>84</sup> – qué hacer respecto a su explotación – debido principalmente a la caída de los precios –, la cuestión queda a la espera, ya que el Canal de Mozambique

---

<sup>81</sup> Junto con Kenia, Tanzania y Seychelles (reunidos en la isla de Zanzibar).

<sup>82</sup> Problemas derivados, como el blanqueo de capitales, etc.

<sup>83</sup> En la base naval tanzana de Kigamboni, construida con la colaboración china en el año 1970.

<sup>84</sup> Financial Times, *Anadarko Petroleum to take Africa decision in 2016*, 07.12.2015. Disponible en <http://www.ft.com/cms/s/0/fc72e7bc-9aa1-11e5-a5c1-ca5db4add713.html>

puede sufrir un notable incremento de tráfico marítimo, el cual haga necesario que los diferentes interesados puedan tomar decisiones en el ámbito de la seguridad de las SLOC.

### **Namibia (Walvis Bay)**

Lo más significativo de Namibia respecto a los intereses chinos es que:

- Los mismos poseen allí una mina de uranio y una estación de seguimiento y control de su propio sistema de posicionamiento global por satélites;
- Que también hay minas de piedras preciosas en dicho país;
- Y a que solo existe un puerto de aguas profundas en sus costas, siendo este el de Walvis Bay.

El giro de tuerca se produjo cuando la prensa local namibia se hacía eco de, al parecer, una carta del 22-12-2014, en la que el embajador de Namibia en China, Ringo Abed, le comunicaba a la secretaria permanente del Ministerio de Asuntos Exteriores de Namibia, Selma Ashipala-Musavyi, su reunión con el portavoz del Ministerio de Defensa chino, Geng Yansheng.

En la misma carta, dicho embajador citaba las palabras de Yansheng, en su reunión con este, al decir que: “Namibia ha tenido problemas con los barcos arrastreros de pesca ilegal en sus aguas”; Y que “una presencia naval china disuadirá a cualquier aspirante a arrastrero ilegal o contrabandista”<sup>85</sup>.

Casi un año después, el 08-12-2015, durante una entrevista de la *BBC*<sup>86</sup>, el presidente de Namibia, Hage Geingob<sup>87</sup> – mediante evasivas y contradicciones –, dejó entrever que tanto China como EE. UU. estaban interesados en establecer una base naval en su país, pero que en ese momento él no tenía oficialmente noticias de ello y que tal vez las hubiera tenido el anterior presidente del país, Hifikepunye Pohamba<sup>88</sup>.

---

<sup>85</sup> Bloomberg Business, *China Looks at Walvis Bay Naval Base, Namibian Reports*, 21.01.2015. Disponible en <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-01-20/china-considers-building-namibia-naval-base-namibian-reports> fecha de consulta 10-03-2015.

<sup>86</sup> Programa “HARDTalk” presentado por Sarah Montague. Disponible en <http://www.bbc.co.uk/programmes/p039vhym> (minuto 20:10).

<sup>87</sup> Nombrado en marzo de 2015.

<sup>88</sup> Información recogida, entre otros medios, por *The Economic Times*, el 27.11.2014. La portavoz del Ministerio de Defensa de Namibia, la Teniente-Coronel, Mónica Sheya, declaró en noviembre de 2014 que: “Hemos oído acerca de eso. Creo que está siendo discutido a los más altos niveles, pero es todo lo que

Igualmente, Geingob, manifestó que en todo caso eran cuestiones que de producirse, serían decididas por el Gobierno y el Parlamento; y que el acuerdo sería público.

Por su parte, tanto chinos como norteamericanos<sup>89</sup>, han negado no solo su interés por establecer dicha base naval, sino también que se hayan producido dichos movimientos propios, interesándose no solo por ellos mismos, sino por lo que hace la otra parte implicada en el asunto.

Sin embargo los rumores sobre la posibilidad del establecimiento de esta base naval por parte de China no han cesado durante 2016, según Andrew Poulin, un Oficial Naval adscrito al Departamento de Estado norteamericano<sup>90</sup>.

### **Angola (Luanda)**

El Plan Nacional de Desarrollo de Angola (2013-2017), tiene previsto invertir 8,8 billones de dólares en infraestructuras portuarias, entre las que destacan: la ampliación del puerto de Luanda y el de Lobito, así como la construcción de una base naval<sup>91</sup>, a cincuenta kilómetros del puerto de Luanda.

Evidentemente el petróleo importa no solo a Angola, sino también a China especialmente, dado que esta le compra habitualmente casi la mitad de su producción anual<sup>92</sup>. Por su parte, la dependencia económica de Angola con respecto a China es tal que gracias a los contratos de larga duración con petroleras públicas chinas, el país africano está haciendo frente a las fuertes caídas del precio del petróleo crudo, eso por

---

puedo decir por ahora. Una vez que la decisión haya sido tomada, nos aseguraremos de informar a la nación sobre ello, pero todavía no podemos decir más."

<sup>89</sup> New Era Newspaper Namibia, *US says it never asked for naval base in Namibia*. 11.12.2015. Artículo periodístico citando las apresuradas declaraciones de la Oficial de Asuntos Públicos de la Embajada de Estados Unidos en Namibia, Priscila Ann Hernández: "El Gobierno de Estados Unidos no tiene interés en establecer una base militar en Namibia. El Gobierno de Estados Unidos nunca ha preguntado sobre establecer una base militar en Namibia. El Gobierno de Estados Unidos no ha preguntado al Gobierno de Namibia sobre una base, propuesta por otra nación".

<sup>90</sup> The Diplomat, *Going Blue: The Transformation of China's Navy*, 15-04-2016, Disponible en <http://thediplomat.com/2016/04/going-blue-the-transformation-of-chinas-navy/>

<sup>91</sup> Para proteger los intereses económicos derivados de las crecientes prospecciones petrolíferas y transporte de dichos productos extraídos en la zona. Sirva de ejemplo que con capital de la *China International Fund* -de la que en parte es propietaria la petrolera china *SonangoL*, se ha iniciado la construcción de una refinería de petróleo, en Soyo (en el norte de Angola), la cual probablemente estará operativa en 2017, con una capacidad de procesado de 110.000 barriles diarios.

<sup>92</sup> 806 millones de barriles en 2014.

no hablar de que los mismos se firman coincidiendo con préstamos billonarios de bancos chinos<sup>93</sup>.

### ***Nigeria (Lagos)***

Igualmente y para el caso del puerto de Lagos en Nigeria, tenemos que las empresas *China Merchants* y *China-Africa Development Fund*, son propietarias de gran parte de la terminal de contenedores, por lo que dicho puerto se puede considerar como otro punto interesante para establecer una OSSB.

### **La defensa de las OSSB**

Sin tener que entrar en los aspectos operativos de cómo planificar, organizar, gestionar, etc., las cuestiones relativas al establecimiento y mantenimiento de un perímetro de seguridad para una posible OSSB, sí que al menos puede resultar interesante plantear aquí algunos de los posibles modelos a utilizar.

#### ***El convencional***

El mismo se basa principalmente en la combinación de elementos naturales del terreno, con los artificiales, los tecnológicos y los humanos, siendo generalmente, el modelo más adecuado para una presencia prolongada de efectivos y material logístico.

La proximidad relativa en la zona de otras bases militares, aunque sean de otros países, puede suponer un plus positivo frente a las amenazas asimétricas, debido a la posibilidad de apoyo en determinadas circunstancias.

Se trata más bien del modelo de base militar al estilo de EE. UU. y que, aunque con un perfil mucho más bajo, sea el adoptado por China en Yibuti, por primera vez. Es el defendido por el Coronel de la Armada china, Liang Fang<sup>94</sup>, cuya línea dura en relación con la defensa del cinturón (*OBOR*), supuso que el 03-10-2015, manifestara que China tiene capacidades para defender la ruta marítima de este, al mismo tiempo que abogó por incrementar el poder marítimo para que no se produzca una restricción del comercio,

---

<sup>93</sup> Macau Hub, *Chinese companies bolster oil sales in Angola*, 05.10.2015. Disponible en <http://www.macauhub.com.mo/en/2015/10/05/chinese-companies-bolster-oil-sales-in-angola/>

<sup>94</sup> Ministerio Nacional de Defensa de la República Popular de China, 国防大学教授梁芳：建设海洋强国迫在眉睫 03.10.2015. Disponible en [http://www.mod.gov.cn/intl/2015-03/10/content\\_4574026.htm](http://www.mod.gov.cn/intl/2015-03/10/content_4574026.htm)

ya que según él y tal y como la historia indica, es imposible tener un país fuerte, que no sea fuerte en el océano.

### ***El modelo ad hoc***

Dadas las restricciones legales de determinados países anfitriones ante la presencia de personal militar extranjero, así como por otras cuestiones legales<sup>95</sup>, políticas, etc., para proteger determinadas infraestructuras y al personal que las opera, las empresas que allí trabajan tienen que recurrir principalmente a los contratistas de seguridad privada occidentales, así como a personal local, y en el caso que nos ocupa, también a guardas chinos<sup>96</sup> – en función de las capacidades de unos y otros –.

Esta es la solución adoptada por ejemplo, por las empresas petroleras chinas que operan en Irak<sup>97</sup> y que podría ser utilizada por las empresas portuarias chinas.

### ***El poder militar blando***

Se trata más bien de una presencia militar visible e intermitente, sin sujeción a fechas anunciadas y para apoyar determinadas operaciones. No requiere más que utilizar las instalaciones comerciales de cualquier puerto para buques portacontenedores, principalmente, desplegando y replegando, más o menos discretamente, la fuerza imprescindible en cada caso.

Básicamente se reduce a la versión castiza de “por aquí vengo porque puedo y lo valgo”.

### ***El encubierto***

Evidentemente este modelo, queda relegado para visitas más esporádicas y discretas, y siempre teniendo en cuenta para el mismo – y para los anteriores modelos– , que: En un contenedor de veinte pies entran muchas cosas; que se pueden enviar y devolver muchos contenedores en un solo envío; que hay rutas marítimas operadas desde China con una previsible frecuencia de tres o más buques portacontenedores por semana; y que los trabajadores portuarios y del sector turístico, son contratados por las propias

---

<sup>95</sup> Las leyes chinas y las de algunos países, impiden a sus ciudadanos civiles comprar o portar armas de fuego.

<sup>96</sup> Exmilitares.

<sup>97</sup> Mil Huanqiu 揭秘中国在伊拉克安保团队 多为退役王牌特种兵 23.06.2014. Disponible en <http://mil.huanqiu.com/china/2014-06/5030373.html>

empresas chinas, en todos y cada uno de los ejemplos anteriormente vistos , así como en otros que igualmente se podrían haber analizado.

## Conclusiones

Aunque debido a la preocupación internacional, China se ha visto obligada a declarar el 29-12-2015, que su cinturón (*OBOR*) no constituye ninguna herramienta geopolítica<sup>98</sup>, lo cierto es que en lo que se refiere a su interés por las infraestructuras portuarias –“perlas” – dentro y fuera de esa moderna Ruta Marítima de la Seda, muestra todo lo contrario y no parece que ello vaya a calmar los ánimos, ya que se sabe que las relaciones comerciales con China generan consecuencias de política exterior<sup>99</sup> – y en especial en lo que se refiere a las votaciones en la ONU –.

Además y como se ha podido ver durante el trabajo, cada “perla” se corresponde con un puerto con una importante inversión económica china, la cual no solo ayuda a China a construir su relación estratégica con sus socios locales, sino que también asegura la presencia de su Armada en las rutas marítimas que comunican dicho país con Oriente Medio, África, Europa, América Central y del Sur.

Por si fuera ya poco, la ampliación de los intereses chinos por instalaciones portuarias más alejadas de sus líneas de defensa tradicional, junto con las reformas legales internas, los nuevos acuerdos políticos y las recientes declaraciones de intenciones a la comunidad internacional – incluso en la sede de la ONU –, no hacen sino que buscar otra forma de obtener legitimidad para defender sus intereses en caso de conflictos asimétricos o bloqueos de las *SLOC*.

Igualmente, y debido al número de países africanos implicados en la cuestión del interés chino por las *OSSB*, hay que tener en cuenta que la estrategia del crecimiento chino ha pasado de un modelo basado en las exportaciones a otro que depende más del consumo interno, lo que ha provocado una caída de los precios de las materias primas en dichos países exportadores.

---

<sup>98</sup> Xinhua Net, *Belt and Road not geopolitical tool, says spokesperson*, 29-12.2015, Disponible en [http://news.xinhuanet.com/english/2015-12/29/c\\_134962167.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2015-12/29/c_134962167.htm)

<sup>99</sup> FLORES MACÍAS, Gustavo A., KREPS, Sarah E., Cornell University, *The Foreign Policy Consequences of Trade: China's Commercial Relations with Africa and Latin America, 1992—2006*, The Journal of Politics, Vol. 75, Nº. 2, Abril 2013, Páginas 357–371. ISSN 0022-3816.

Así, si hace veinte años<sup>100</sup> el 90 % de sus exportaciones iban destinadas a los países de economías avanzadas, en 2014, el 20 % ya iba destinado a China y de este último porcentaje, el 70 % lo constituían los minerales, metales y combustibles.

De esta manera África ha visto:

- Por un lado impulsadas sus exportaciones, llegando a quintuplicar las realizadas a China en los últimos veinte años;
- Al mismo tiempo que se ha reducido su volatilidad y por ende se ha disminuido el impacto de la crisis económica mundial de 2008<sup>101</sup>, ya que las economías avanzadas redujeron sus importaciones;
- Y como el nivel de vida africano se ha visto elevado gracias a las importaciones de productos chinos baratos (ropa y medios de transporte).

Por su parte, la inversión económica directa china ha ido aumentando paulatinamente, pero en 2012 seguía estando por debajo del 3 % de lo invertido por el resto del mundo.

La cuestión clave del asunto viene determinada porque además de invertir, China se ha volcado en los préstamos para proyectos de infraestructuras, ya que si antes de 2005 solo suponían un 2 % de toda la deuda de los países africanos, en 2012 ya representaba un 15 % de la misma.

Otro dato relevante para ver el alcance de la inversión directa y los préstamos chinos es que, en 2013, aproximadamente la cuarta parte de los contratos de ingeniería china, a nivel mundial, fueron firmados con países africanos y para los sectores energético y de transporte.

Curiosamente, el anuncio del presidente chino, de invertir en África, 60 billones de dólares durante los próximos tres años<sup>102</sup>, se produjo justo después de que el Ministerio de Comercio chino, notara la reducción del número de proyectos de inversión directa – de 311 en 2014 a 260 en 2015 –.

En definitiva, parece que el interés chino por las *OSSB* para proteger las *SLOC* – vinculadas a sus múltiples intereses y no solo al *OBOR* –, irá en aumento durante los

---

<sup>100</sup> Datos económicos de las conclusiones, provenientes del Fondo Monetario Internacional.

<sup>101</sup> Año en el que también China comenzó sus operaciones militares navales antipiratería en las costas africanas.

<sup>102</sup> Una gran parte, mediante préstamos.

próximos años, especialmente cuando no les ha pasado desapercibido que nuevamente, en marzo de 2015, se puso de manifiesto que – en este caso – con un pequeño, viejo y lento submarino nuclear francés, se podría hundir un portaviones norteamericano y la mitad de los buques de su escolta<sup>103</sup>. De hecho, la Armada china, mediante uno de sus submarinos, ya llevó a cabo en octubre de 2015 un ataque simulado, en el mar de Japón, contra un portaviones de EE. UU.<sup>104</sup>

*Fernando Ruiz Domínguez\**  
*Subinspector de la Policía Nacional*

i

---

**\*NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos Marco** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

---

<sup>103</sup> Defense Aerospace, *30-Year Old French Sub Sinks US Carrier Group*, 07.04.2015. Disponible en [http://www.defense-aerospace.com/articles-view/release/3/162488/how-a-30\\_year-old-french-sub-sank-a-us-carrier-group.html](http://www.defense-aerospace.com/articles-view/release/3/162488/how-a-30_year-old-french-sub-sank-a-us-carrier-group.html)

<sup>104</sup> The Washington free beacon, *Chinese Submarine Stalked U.S. Aircraft Carrier*, 03.11.2015. Disponible en <http://freebeacon.com/national-security/chinese-submarine-stalked-us-aircraft-carrier/>