

Las fuerzas armadas chinas y su acción sobre los Global Commons

Descripción

La República Popular China lleva más de treinta años experimentando un elevado crecimiento económico. Las reformas llevadas a cabo tras la muerte de Mao han convertido al Imperio del Centro en una Gran Potencia cuya economía tiene una importancia determinante a escala global.

La economía del mundo globalizado se basa en el libre acceso a lo que se ha dado en llamar los “*Global Commons*” y su capacidad para influir sobre ellos. Definidos como aquellos espacios, reales o virtuales, que sirven de tránsito para cualquier tipo de bienes y que no están bajo la soberanía directa de ningún Estado, han pasado de estar constituidos por las aguas internacionales a ver como se les han unido, en los últimos años, el espacio aéreo y exterior y el ciberespacio.

Para China, como para cualquier potencia industrial y comercial con alcance planetario, el acceso irrestricto a los cuatro *Commons* es una necesidad vital. La política exterior china ha valorado este extremo y acometido una serie de reformas en sus Fuerzas Armadas tendentes a garantizar su capacidad para influir en los mares por donde discurren sus importaciones de materias primas y de energía, los cielos por donde se mueven las mercancías de alto valor añadido y el espacio exterior desde donde se apoyan las actividades de los otros dos. Más aún, China está desarrollando una firme política de control sobre el ciberespacio que le garantice su utilización y evite que pueda ser empleado por otras potencias o actores no estatales en su perjuicio.

En el mundo actual no cabe hablar de una acción puramente diplomática o puramente militar o puramente industrial, las actuaciones que llevan a cabo tanto las empresas como los Estados tienen un carácter multidisciplinar en donde la diplomacia, las Fuerzas Armadas, la industria, la economía y otros actores no aportan más que un enfoque particular que contribuye al esfuerzo conjunto por conseguir un fin.

El objetivo último es la consecución de las mejores condiciones posibles para el actuante. El incremento de las condiciones de vida, la ventaja competitiva, el acceso a la mejor porción posible del pastel global es la meta que se persigue.

En estas líneas vamos a trazar una muy somera panorámica de cómo las Fuerzas Armadas de la República Popular China están siendo diseñadas para formar parte del esfuerzo nacional para asegurarse el acceso a los *Global Commons*, los pasos que se han dado, los que están previstos y los retos a los que se enfrentan.

Entre los buques de guerra que patrullan el Índico para hacer frente a la piratería procedente de las costas de Somalia hay algunos que lo hacen bajo pabellón chino. Jamás un buque de guerra de esta nacionalidad había operado tan lejos de sus costas. Al menos, no queda constancia de que lo hiciera. Desde el siglo XVI, en que China desmantela lo que había sido una impresionante flota, el país ha permanecido encerrado en sí mismo y con la espalda vuelta al mar.

Para que una potencia emergente como China haya podido dedicar su atención a los asuntos del mar se han tenido que dar, previamente, una serie de condiciones imprescindibles.

En primer lugar, cualquier país que pretenda desarrollar una fuerza naval de aguas azules, es decir, capaz de operar en alta mar, tiene que dedicar una cantidad de recursos económicos importantes a la empresa. Las plataformas navales modernas son caras pero aún lo son mucho más los equipos que las hacen eficaces y los apoyos que requieren. Además, la capacidad para operar a grandes distancias implica la adquisición de buques de apoyo y el establecimiento de relaciones con terceros países para labores logísticas.

Igualmente necesario es que el país que mire hacia el mar haya desarrollado una política coherente para hacerlo. Ninguna nación incurre en los gastos que supone una flota de guerra si no es con un motivo en mente. Es fácil deducir que, si se tiene un objetivo y se provee uno de los medios para alcanzarlo, también desarrolla la estrategia según la cual va a

emplear los medios adquiridos.

Por último, salvo en el caso de los Estados insulares, la mayor parte de los países conceden prioridad a la defensa de sus fronteras terrestres antes de embarcarse en aventuras navales más allá de su territorio. En el caso de China, estas fronteras no han dejado, durante muchos años de suponer importantes retos para los responsables de su defensa. No se puede decir que, en estos momentos, todas las fronteras terrestres chinas se encuentren aseguradas pero sí podemos afirmar que la situación ha mejorado sustancialmente en las últimas décadas.

Conviene detenerse en este último punto para ver cómo ha variado la situación para tornarse más favorable a los intereses chinos ya que podría argumentarse que siguen existiendo conflictos de intereses en varios límites territoriales y otras preocupaciones que, si bien no son fronteras, suponen retos para la seguridad terrestre del Estado.

Con estos retos nos referimos, desde luego, a los ocasionales disturbios que tienen lugar en Xinjiang y en Tibet. Los uigures y los tibetanos habitan las regiones más remotas de China, las más alejadas de la desarrollada costa pacífica. Regiones étnicamente diferenciadas, estas dos añaden a este carácter un menor desarrollo económico y otros condicionantes. No obstante, ninguna puede considerarse una amenaza militar para el conjunto del país.

Se mantienen, no cabe duda, diversas diferencias al respecto de la nacionalidad de regiones como Arunachal Pradesh y parte de Cachemira que tensan las relaciones con India. Sin embargo, lo remoto de ambas zonas, las dificultades de acceso y las distancias que implican hacen que el riesgo que suponen sea, a día de hoy, despreciable. Tanto más es así cuanto que las relaciones comerciales entre los dos países actúan como un poderoso factor de cohesión en la región. Los intercambios comerciales y tecnológicos implican una riqueza mucho mayor que la que pueda obtenerse de los territorios en disputa siempre y cuando se mantenga el statu quo actual.

Las fronteras del resto del Sur, si bien pueden seguir teniendo un cierto potencial de inestabilidad, apenas si pueden inquietar a China dado el diferencial de poderío militar a ambos lados de la frontera.

Respecto de las fronteras con las repúblicas de Asia Central procedentes de la desmembración de la Unión Soviética y la que China posee con la misma Rusia, el establecimiento de la Organización para la Cooperación de Shanghái (SCO) a partir de las conversaciones de los “Cinco de Shanghái” vinieron a habilitar mecanismos pacíficos de resolución de los conflictos fronterizos entre los Estados miembros. De hecho, el Grupo de Shanghái nace, precisamente, con ese propósito. A partir de él, las tropas estacionadas a ambos lados de la frontera sino-rusa se redujeron drásticamente facilitando la distensión en la zona y el florecimiento de múltiples acuerdos de carácter económico e industrial.

Tenemos, por lo tanto, a China establecida en un escenario en el que sus fronteras terrestres están razonablemente asentadas y en pleno despegue económico. Despegue que, por otro lado, se basa en la producción de manufacturas a gran escala y su exportación a todo el mundo en una campaña que, en ocasiones, parece querer monopolizar el mercado de muchos productos de consumo.

La necesidad de importar materias primas para la fabricación de dichos productos, recursos energéticos para permitir su transformación y la de exportar finalmente los mismos da pie a la tercera pata del trípode sobre el que se apoya el desarrollo naval: China se ve obligada a desarrollar una estrategia naval que le permita asegurar los suministros que alimentan su industria y que ofrezca acceso ilimitado a las rutas marítimas para sus exportaciones.

Sin embargo, China se enfrenta con una serie de dificultades a la hora de hacer frente a la empresa de desarrollar una flota de alta mar. Determinados bienes no pueden comprarse o fabricarse de la noche a la mañana. Las características que reviste la empresa de adentrarse en el Pacífico con un grupo naval – no digamos ya, aeronaval – son absolutamente distintas de las que tienen las misiones de defensa costera o litoral que venían desarrollando, como hemos visto, desde hace siglos.

Desde luego, los medios no son, por lo general, los mismos; pero tampoco lo son las técnicas y tácticas requeridas. A todo esto hay que añadir otro factor nada desdeñable como es la susceptibilidad que el cambio de paradigma despierta en las naciones vecinas y en las potencias dominantes en la región.

No ayuda en absoluto que la política de la República tenga como primer principio el de “una China” respecto de la cuestión de Taiwán. La insularidad de Formosa hace que cualquier desarrollo naval por parte del continente sea visto como una amenaza por los isleños y por sus protectores americanos.

Un simple vistazo al mapa nos desvela que la isla juega, además, un papel particularmente relevante justo enfrente de la

zona más desarrollada de China. Ya en su día el General norteamericano McArthur definió a Taiwán como un “portaaviones insumergible” colocado en una posición estratégica a lo largo de una cadena de islas que lo conectan con el archipiélago nipón hacia el Norte y con el filipino hacia el Sur.

Precisamente el primer grupo de islas a las que nos referimos, llamadas Senkaku para los japoneses y Diaoyu para los chinos, han sido motivo reciente de tensión en la región cuando un pesquero del continente abordó a dos patrulleras niponas en unas aguas que reclama China como propias. La disputa se produce a partir de la Segunda Guerra Mundial cuando los Estados Unidos ocuparon el archipiélago y lo cedieron, al terminar la guerra, a Japón sin tener en consideración quién era su anterior propietario. Al interés que despierta por la posible riqueza de su zona económica exclusiva hay que añadir otro de carácter estratégico.

Y es que, precisamente, la cadena de islas que conecta Japón con Filipinas pasando por Taiwán y las Senkaku/Diaoyu marcan, de alguna manera, el límite entre los mares interiores litorales y el Pacífico. Mientras que las actividades de la flota china al Oeste de dicha cadena pueden considerarse de carácter defensivo, su paso a mar abierto es visto por los Estados Unidos como una intromisión no deseada en un amplísimo “mar interior” americano que abarcaría todo el océano.

Para la doctrina naval china, por tanto, constituyen la “primera cadena de islas” y se interpretan como un cinturón de defensa avanzada de sus rivales que le impide el libre acceso a las rutas marítimas. Otras dos cadenas de islas quedan establecidas como subsiguientes líneas defensivas en su camino a través del Pacífico.

China percibe la alianza entre los Estados Unidos por un lado y Japón, Corea del Sur y Taiwán por otro como una nueva estrategia de la contención similar a la que utilizaron los americanos contra la Unión Soviética durante la Guerra Fría siguiendo las doctrinas de Mackinder y de Brzezinski. China, rodeada de obstáculos naturales hacia tierra firme, se encuentra también circunvalada en su flanco marítimo por una cadena de islas cuya cobertura se solapa de manera que las escuadras chinas difícilmente pueden atravesar sus zonas económicas exclusivas sin ser avistados y, frecuentemente, hostigados por unos u otros.

Esta circunstancia confiere a las Senkaku/Diaoyu o, mejor aún, a la isla de Taiwán, un papel de extraordinaria importancia ya que su adscripción a la China continental supondría de forma inmediata la ruptura de esa primera cadena de islas que ahoga a la Armada china. Mucho más que el valor propio de las islas en sí o de los recursos que pueda aportar, la libertad de navegación que proporcionaría el cambio de manos de alguna de las islas supondría la puesta en duda de la absoluta supremacía norteamericana en el Pacífico Occidental.

Otro contencioso sobre soberanía insular se sitúa algo más al Sur, justo por debajo de la principal Base Naval china en la isla de Hainán. La propiedad de los archipiélagos de las Spratly y las Paracels, en el Mar del Sur de China, harían de éste un “lago chino” en el que la mayor parte de las aguas estarían bajo el control económico del gigante asiático. Muy otra es la idea que tienen tanto Filipinas como Vietnam, Brunei e Indonesia, que también reclaman dicha soberanía.

No obstante, el Partido Comunista Chino (PCCh) y el Comité Militar Central (CMC) han diseñado una estrategia para el control de estos mares que quedan dentro de la primera cadena de islas que no implica necesariamente el uso de buques de guerra sino que se basa en misiles balísticos de medio alcance y alta precisión de última generación. De hecho, hasta el momento, la marina de guerra china carece de portaaviones o de buques diseñados específicamente para la proyección de fuerzas. Apenas si ha comenzado a desarrollar barcos de apoyo logístico que están siendo utilizados para los despliegues en el Golfo de Adén.

Como vemos, hasta el momento, la capacidad china para ejercer el control o la supervisión del *Global Commons* marítimo es muy limitada, por no decir, casi nula. Difícilmente puede alguno de sus modernos submarinos equivalentes a la clase Kilo rusa escapar al control ejercido por americanos y japoneses y adentrarse en el Pacífico y, aunque pudiera, su capacidad de actuación en aguas abiertas es relativamente limitada. China está todavía pugnando por la posibilidad de acceder al Commons marítimo y se encuentra muy lejos de poder ejercer un cierto control sobre él.

En poco o nada influirá la finalización del portaaviones que está desarrollando a partir del soviético Variag. Comprado a los ucranianos, que lo heredaron de la Unión Soviética tras su desmembramiento, por una empresa privada con la supuesta pretensión de utilizarlo como casino flotante en el puerto de Hong-Kong, el portaaviones es un viejo diseño de los años 80 que quedó inacabado por falta de fondos.

En cualquier caso, la sola presencia de la plataforma apenas si varía la ecuación en tanto no se complete un proceso de formación de tripulaciones, navales y aéreas, y de establecimiento de una doctrina de empleo tanto para el mismo

portaaviones como para sus buques de escolta. Este proceso puede durar décadas si es que llega a completarse. De hecho, la mayor parte de los analistas contempla la construcción del actual portaaviones como una mera plataforma de entrenamiento para futuras tripulaciones.

Queda, pues, patente el escaso potencial que presenta en la actualidad la marina china para proyectar su fuerza de un modo que pueda resultar amenazador para los intereses de los Estados Unidos o de sus aliados. El segundo requisito que lo haría posible, la capacidad anfibia de sus fuerzas, se limita, en estos momentos, a una sola Brigada que apenas si resulta suficiente para atender a las posibles necesidades de prestar apoyo a sus territorios insulares. La botadura en Noviembre pasado de su segundo buque de asalto anfibio del tipo 071 destaca más por el hecho de que es sólo el segundo que por el incremento en las capacidades de desembarco.

La configuración de la Armada china, en base a buques lanzamisiles y a una creciente flota de submarinos, está más orientada a adquirir la capacidad para condicionar el dominio de otras potencias sobre el Commons marino que a ejercerlo ella misma. China puede llegar a suponer una amenaza para una marina hostil que pretenda imponer su superioridad en unas aguas más o menos próximas a las bases chinas pero, por el momento, está muy lejos de poder competir con potencias marítimas lejos de su litoral.

A pesar de lo innegable de la afirmación anterior, los lobbies armamentísticos americanos no pierden ocasión para resaltar el crecimiento relativo de la potencia asiática aunque no lo hagan nunca de una forma comparativa que deje sus argumentos en evidencia. El Pentágono propugna una política en la que los Estados Unidos puedan garantizarse la superioridad en cualquier mar y en cualquier momento con respecto a cualquier enemigo; lo que incluye tener supremacía en el enfrentamiento contra la marina china incluso dentro de la Zona Económica Exclusiva china.

De hecho, la impunidad con que venían realizándose labores de reconocimiento y recolección de inteligencia a escasas millas de las bases navales chinas había llegado a considerarse como un derecho por mucho que no se estuviera dispuesto a corresponder con la misma libertad en las bases propias. Este hecho también ha sido convenientemente explotado por la propaganda norteamericana como un endurecimiento de la postura china.

La más llamativa forma de intento de control sobre el Commons marítimo que lleva adelante Beijing es el establecimiento del llamado “collar de perlas”. En realidad no se trata tanto de un ejercicio de fuerza como del establecimiento de una serie de base logísticas estratégicamente situadas a lo largo de la ruta que recorren los mercantes chinos desde África y el Golfo hasta Hong-Kong. El collar supone una sucesión de acuerdos de cooperación con diversos países del Índico para el desarrollo de infraestructuras portuarias que faciliten el transporte de los recursos minerales y energéticos a lo largo de una ruta no exenta de peligros.

Para decepción de algunos, el mayor esfuerzo de utilización de las aguas internacionales por parte de China se centra en los aspectos comerciales y en cooperaciones industriales con países con los que, muchas veces, no comparte siquiera frontera terrestre. La marina de guerra apenas si tiene una función marginal en todo el entramado que, no obstante, Estados Unidos e India, se empeñan en valorar negativamente.

El “collar” nace en Port Sudán, límite a su vez de los oleoductos que recogen el crudo de los campos petrolíferos del Sur del país – y, probablemente, nación independiente como resultas del referéndum celebrado durante el mes de enero – y los productos refinados por el camino. Protegidos por los buques a los que antes hacíamos alusión al referirnos a la lucha contra la piratería en el Golfo de Adén, los cargueros tienen una primera posibilidad de hacer escala en el inmenso puerto pakistaní de Gwadar, financiado por China.

Otras instalaciones incluyen Hambantota, en Sri Lanka y Chittagong, en Myanmar, desde donde está previsto que partan también sendos oleoductos y gasoductos que atraviesen el país para llegar al Sur de China. De esta forma se evitaría tener que cruzar los peligrosos estrechos de Malaca, tradicionalmente infestados de piratas, para después circunnavegar Indochina y atravesar el Mar del Sur de China para llegar a Hong-Kong.

Una opción menos larga y más segura sería la perforación de un canal en Kra, en Tailandia que evitaría el rodeo. Este canal es otro de los proyectos que podrían ver la luz en los próximos años.

Todos esos caminos, sin embargo, siguen teniendo el inconveniente de la distancia que separa los puertos chinos de sus mercados en Europa o en la costa Este norteamericana. En ambos casos, la utilización del Canal del Suez o del Canal de Panamá añade costes y servidumbres de paso a las mercancías chinas que se ven obligadas a transitar por rutas congestionadas y susceptibles de ser interceptadas por piratas o por la voluntad de los estados ribereños. El perjuicio que

puede causar esto a las exportaciones que son la base del crecimiento económico chino está más relacionado con la credibilidad de su capacidad de suministro que en la duración de los posibles efectos.

Por esta razón, China está particularmente interesada – al igual que Japón, que se encuentra en una situación similar, o Corea del Sur – en la evolución del deshielo ártico. La apertura de la llamada ruta Noreste, a lo largo de la costa septentrional rusa, o de la Noroeste, por encima de Alaska y Canadá, acortaría en un 40% la distancia que tendrían que recorrer sus mercancías para llegar a sus puertos de destino. Las especiales condiciones que imponen estas rutas hacen, al mismo tiempo, que las servidumbres de paso que puedan imponer actores no estatales como los piratas sean harto improbables. China se encuentra muy atenta, pues, a todos los movimientos que están teniendo lugar tanto en el Consejo del Ártico, al que no pertenece, como en el seno de las Naciones Unidas en torno a la interpretación de la Convención de la Ley del Mar (UNCLOS). Las múltiples expediciones científicas y el creciente desarrollo de sus buques oceanográficos atestiguan la importancia que China concede al helado Norte.

La contribución de la Marina del Ejército Popular chino (cuyo mero nombre denota la subordinación que, hasta fecha muy reciente, tenían el resto de los servicios al Ejército del Tierra) a la libertad de tránsito en las aguas internacionales se centra, por el momento, en aquellas zonas de particular interés para su industria y su comercio pero hay que valorar el considerable avance que se ha producido en los últimos años desde una Armada entrada en años y poco menos que de cabotaje hasta unos últimos modelos de muy altas prestaciones.

La medida diversidad de buques y el equilibrio que mantiene su despliegue no esconde, sin embargo, que excepto los más modernos de los buques, las capacidades para adentrarse más allá de la primera cadena de islas es muy limitada. La china, sigue siendo una marina de limitada capacidad de proyección y orientada, sobre todo, a acciones reactivas basadas en su creciente flota submarina.

Si limitada es la proyección hasta ahora de la Marina china, la Fuerza Aérea del Ejército Popular chino tampoco puede presumir de grandes capacidades. Al igual que su hermana naval, sin embargo, los últimos años están demostrando ser particularmente fecundos en nuevas adquisiciones y desarrollos que están empezando a exportarse – igual que ha ocurrido con los buques de guerra – a buena parte de los aliados chinos con los que existe coincidencia de intereses estratégicos.

La venta de aviones J-7 y J-10 a clientes como la República Popular de Corea, Irán y, sobre todo, Pakistán no es sólo un buen negocio para China sino un apoyo a potencias con las que comparte intereses y un mensaje a terceros países.

La aparición más o menos pública del J-20, caza de quinta generación con características “Stealth” que lo convierten en muy discreto o completamente invisible en las pantallas de radar coincidiendo con la visita del Secretario de Defensa estadounidense, Robert Gates, en el pasado mes de enero no deja de ser un mensaje más. China está dando pasos decididos más allá de la ingeniería inversa que ha caracterizado a sus modelos anteriores, basados en cazas rusos.

En cualquier caso, la verdadera capacidad de proyección la proporcionaría la aviación de transporte estratégico y los aviones cisterna que están en estado incipiente a base de adquisiciones de Il-76 rusos.

Más significativo en cuanto a su posible alcance y consecuencias es el potencial que ha demostrado la fuerza aérea china para destruir satélites en órbita. Los ensayos llevados a cabo contra un satélite meteorológico obsoleto demostraron la capacidad para alcanzar las alturas a las que se mueven los ingenios espaciales aunque en absoluto puede extrapolarse de este derribo la habilidad para acertar a blancos no tan controlados.

No cabe tampoco exagerar la importancia de esta capacidad ya que la destrucción de satélites por este método resulta altamente contaminante en cuanto a partículas flotantes en las órbitas próximas y, más allá del hecho en sí, no resulta práctico para ninguna potencia. Mucho más significativo, en el segmento espacial, es el potencial para colocar ingenios orbitales con la suficiente frecuencia y de explotarlos adecuadamente.

Todas las capacidades que hemos indicado en los aspectos marítimos, aéreos o espaciales quedan, sin embargo, mediatizadas por el último de los *Global Commons*, el Ciberespacio. Su carácter transversal a los otros tres hace que la explotación de los mismos esté subordinada a la libertad de acción en él mismo.

El Ejército Popular Chino es el que más efectivos dedica a la guerra cibernética y no cesa – solo o bien en conjunción con universidades y empresas – de ensayar posibilidades que conduzcan a asegurar su libertad de acción en éste y en los demás ámbitos mediante la manipulación de la información o los flujos en la red.

Adentrarse en la utilización del ciberespacio por parte de las Fuerzas Armadas chinas va más allá de lo que se pretende con estas palabras y desborda la intención de las mismas de modo que se tratará en otra ocasión por separado en más detalle.

Bibliografía

1. ABAD, Gracia (Coord), “China rising in the Global context”, octubre 2.010, UNISCI Discussion Papers
2. ALDERMAN, Daniel, “The PLA at home and abroad: assessing the operational capabilities of China’s military”, Colloquium Brief, Strategic Studies Institute, US Army War College
3. CALLAHAM, William A., “China’s Grand Strategy in a Post-Western World”, 07 Enero 2.010, <http://www.opendemocracy.net/william-callahan/china%E2%80%99s-grand-strategy-in-post-western-world>
4. CANCELLARICH, Gabriel A., “La República Popular China y su necesidad de una Armada oceánica”,
5. CLARKE, Ryan, The Letort Papers, “Chinese Energy Security: The Myth of the PLAN’s Frontline Status”, Agosto 2.010, <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil>
6. ERICKSON, Andrew S., “China’s evolving anti-access approach: Where’s the nearest US Carrier?”, China Brief volume X, número, 18, 10 Septiembre 2.010, The Jamestown Foundation
7. FISHER, Richard D., “China’s Military Modernization”, 2.008, Praeger Security International
8. GADY, Franz-Stefan, “Aircraft Carriers and Chinese Missiles: Time to rethink the US Naval Doctrine”, 21 Enero 2.011, Huffington Post
9. GARVER, John W. and WANG, Fei-Ling(2010) ‘China’s Anti-encirclement Struggle’, Asian Security, 6: 3, <http://dx.doi.org/10.1080/14799855.2010.507412>
10. GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel, “Proyección geoestratégica de la Marina china”, Revista General de Marina, Diciembre 2.010
11. GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel, “Out of Asia”, OpenDemocracy.net, 04 Junio 2.010, <http://www.opendemocracy.net/opensecurity/%C3%A1ngel-g%C3%B3mez-de-%C3%A1greda/out-of-asia>
12. GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel, “One drill too many?”, PanOrient News, 21 Julio 2.010, <http://www.panorientnews.com/en/news.php?k=208>
13. GÓMEZ DE ÁGREDA, Ángel, “Don’t ring the China alarm too soon”, PanOrient News, 20 Agosto 2.010, <http://www.panorientnews.com/en/news.php?k=319>
14. HAGEN, Jeff, “Potential Effects of Chinese Aerospace Capabilities on US Air Force Operations”, mayo 2.010, RAND Corporation
15. HOLMES, James R. y YOSHIHARA, Toshi, “Why China’s Navy is a threat”, 17 septiembre 2.010
16. KRASKA, James, “China Set for Naval Hegemony”, 6 mayo 2.010
17. KOSTECKA, Daniel J., “The Chinese Navy emerging support network in the Indian Ocean”, China Brief volume X, número, 15, 22 Julio 2.010, The Jamestown Foundation
18. OFFICE Of the Secretary of Defense, “Military Power of the People’s

Republic of China”

Acceso ao artigo orixinal no repositorio web 1998-2012

APARTADOSTEMATICOXEOGRAFICOS

China y el mundo chino ARCHIVO

IDIOMA

Galego

Fecha de creación

marzo 11, 2011

Campos meta

Autoria : 14678

Datapublicacion : 2011-03-11 00:00:00