

CHINA Y LA NUEVA RUTA DE LA SEDA. IMPLICANCIAS COMERCIALES Y GEOPOLÍTICAS

Renato Valenzuela Ugarte*

Resumen

El artículo destaca la estrategia de China para acrecentar su supremacía comercial y geopolítica de carácter global mediante el desarrollo de un plan que considera el establecimiento de nuevas rutas terrestres y marítimas, estrategia reconocida como nueva ruta de la seda y también con el acrónimo OBOR (One Belt, One Road). Esta estrategia tiene un doble propósito: por una parte llevar el alto desarrollo de la zona litoral al interior del país y por otra, reforzar el papel de China como líder comercial indiscutido de carácter global.

Palabras clave: China, Nueva Ruta de la Seda, política exterior, comercio exterior, áreas de misión.

Desde comienzos del nuevo milenio, China emprendió esfuerzos de gran significado geopolítico y estratégico para salir de su cerco continental. Para ser potencia mundial, China requiere acrecentar el desarrollo de su *hinterland*, acceder libremente a los mares y océanos del mundo y transformar a su armada en una de carácter global. Como estrategia para alcanzar estos objetivos, China ha manifestado su intención de buscar nuevos espacios en el Asia sur occidental y además proyectar una Nueva Ruta de la Seda, conocida por el acrónimo de OBOR, (One Belt, One Road).

Los grandes esfuerzos desplegados por China y sus enormes recursos comprometidos en varios de los archipiélagos del mar de la China meridional para posesionarse de las islas Spratly, Paracel y arrecife de Scarborough, han provocado graves tensiones con sus países vecinos.

Por otra parte, la iniciativa de China con la nueva ruta de la seda, que incluye el desarrollo

de nuevas vías de comunicaciones terrestres y marítimas y el fortalecimiento de las existentes, refleja su ímpetu arrollador, lo que se ha sumado a la preocupación de Estados Unidos, generando una respuesta política para encarar los desafíos llevándolo a declarar una guerra comercial que podría tener importantes y amplias consecuencias comerciales y geopolíticas.

Pese a que Chile se encuentra muy alejado de la lucha entablada entre la potencia asiática y Estados Unidos, los efectos de la guerra comercial pueden afectar a nuestro desarrollo, porque la imposición de barreras arancelarias repercutirá en el comercio internacional y por ende en los ingresos que Chile recibe por su comercio exterior, ya que cerca del 56% de PIB nacional está conformado por lo que se comercializa a través del mar.

La confrontación comercial que ha comenzado tendrá repercusiones globales, ya que seguramente traerá consecuencias geopolíticas afectando a la

* Contraalmirante. Magíster en Historia Política (PUCV). Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, (ACANAV), profesor de Academia. (rvalenzuelaugarte@gmail.com)

seguridad colectiva y posiblemente dificultando el libre intercambio de bienes y servicios, efectos indeseados para un país como Chile que requiere seguridad en todos los mares y océanos del mundo, como también el mínimo de barreras arancelarias, con el agravante que China es para Chile uno de los mayores socios comerciales y Estados Unidos, uno de los principales y más importantes socios políticos.

La expansión china en el mar meridional de China

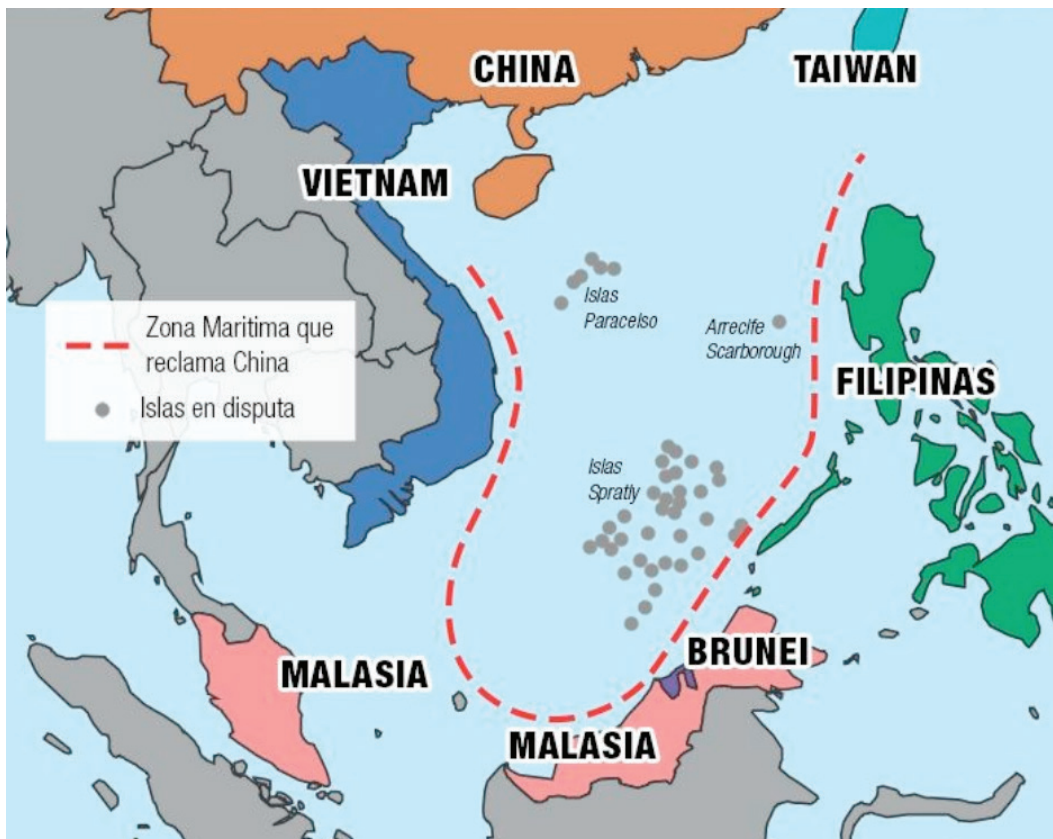
El mar de la China meridional, *Nán Hǎi* en chino, es un mar marginal del océano Pacífico, que se encuentra al sur de China continental. A este mar tienen acceso Filipinas, Taiwán, República Popular de China, Malasia, Singapur, Indonesia, Tailandia, Brunéi, Camboya y Vietnam.

Este gran cuerpo de agua contiene más de 400 islas pequeñas, arrecifes y bancos de arena,

pero tres grandes grupos de ellas son las más importantes: de norte a sur corresponden a las islas Paracel, al arrecife de Scarborough y las islas Spratly. La superficie del mar de China Meridional es de aproximadamente 3 y medio millones de kilómetros cuadrados.

El mar de China meridional tiene un valor estratégico vital para los países que tienen litoral en él, tanto por el valor de los recursos económicos que contiene como por su ubicación, pero también por la importancia de las vías de comunicación marítima que lo atraviesan, factores que juegan un rol fundamental al momento de analizar la causa de los conflictos que han ocurrido desde mediados del siglo XX y que se han agravado en los últimos 10 años.

Según afirma la doctora Florencia Rubiolo (2016), los países del Sudeste asiático que sostienen reclamos en el área, también han recurrido a mecanismos que, lejos de establecer bases



■ Mar meridional de China (Fuente: <https://www.telesurtv.net/multimedia/Lucha-por-el-mar-de-China-Meridional-20160726-0050.html>)

para la resolución del conflicto, han exacerbado los problemas, principalmente en torno a los reclamos por la exploración y explotación de los recursos naturales.

Cabe señalar, que en los conflictos por las islas atravesaron momentos de mayor tensión en diferentes oportunidades, previas a la última década, poniendo de manifiesto la decidida voluntad política de China de tomar el control de los territorios reclamados, incluso si ello implicaba el uso de la fuerza. Agrega la doctora Rubiolo, que anteriormente hubo enfrentamientos entre las fuerzas chinas y las de Vietnam del Sur en las islas Paracel en 1974, disputas entre China y Vietnam en 1988, y que también en 1995 surgió una controversia ante la construcción de infraestructura por parte del gobierno chino en *Mischief Reef*. Este arrecife se encuentra ubicado dentro de las 200 millas náuticas de Filipinas, y es reclamado por este último desde 1962. En todos los casos, China logró reivindicar su control sobre los territorios disputados.

Actualmente Vietnam ocupa 30 islas y arrecifes, Malasia posee control sobre tres y en una de ellas ha construido un hotel, y Filipinas ocupa diez islas y arrecifes. Sin embargo, el avance de estas naciones más pequeñas sobre los archipiélagos dista mucho de las últimas políticas de ocupación implementadas por China, tanto en su magnitud como por lo acelerado de sus conquistas.

En estos territorios China ha desarrollado islas artificiales, bases logísticas, construido puertos, edificaciones y pistas aéreas, como asimismo, ha desplegado misiles antibuques y antiaéreos.

En torno al archipiélago de las islas Spratly habría grandes cantidades de petróleo y de gas, además es una zona de alto tráfico marítimo. En el mar de China meridional, China ha establecido una superioridad militar relativa y el área se ha convertido en muy sensible y con serias disputas, reuniendo muchos ingredientes para que el conflicto latente se desencadene, lo que llevó a Estados Unidos a suspender la invitación para que China participara en los ejercicios Rimpac 2018 (*El Comercio*, 2018).

China y la Nueva Ruta de la Seda abren nuevos escenarios

En 2013 el presidente chino, Xi Jinping lanzó la idea de establecer una nueva ruta de la seda para conectar cuatro continentes, 68 países y 4.500 millones de personas a través del comercio internacional con una inversión de 1.4 billones de dólares. La nueva ruta combina un conjunto de vías terrestres con una de carácter marítimo que conecta China con Europa a través de Asia Sur-Oriental, Asia Central, África y Oriente Medio. En la ruta se encuentra un 75 % de las reservas de energía conocidas, afecta a un 70 % de la población mundial y se genera un 55% del PIB mundial, (Nicola Casarini, 2016).

La propuesta geopolítica conectará, a través de un complejo ferroviario a China con Europa, y a través de la vía marítima a China con África y Europa. El proyecto es conocido como *One Belt, One Road*, acrónimo OBOR, causando la preocupación geopolítica de Washington ya que China ha complementado esta idea con las siguientes acciones, no exentas de cuestionamiento geopolítico:

- Desarrollo de grandes proyectos ferroviarios en Asia y Europa para unir al cinturón económico de la Nueva Ruta de la Seda que, partiendo en el interior de China, se dirigirá hacia Europa pasando por Irán, Estambul, Alemania y Moscú para llegar hasta al mar del Norte en los Países Bajos, extendiéndolo también a Barcelona en España.
- Adquisición por parte de empresas públicas de China del puerto de Kumport en Turquía.
- Compra por parte de Cosco (*China Ocean Shipping*), del 51% del puerto de El Pireo en Grecia, aumentando con un 16% adicional en cinco años. El Pireo será para China, el puerto de entrada a Europa de la vía marítima.
- Unión del puerto de Gwadar, en Pakistán, con el oeste de China desarrollando el corredor China-Pakistán que atraviesa una región de Cachemira reclamada por India y que demandará una inversión de 40.000 millones de dólares. Este puerto acercará gran parte del *hinterland* de China al océano Índico y aunque Gwadar está siendo desarrollado como un puerto comercial para el uso civil, potencialmente podría transformarse en



■ Fuente: <http://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=341&t=la-nueva-ruta-de-la-seda>

- una instalación militar de la marina de guerra de China.
- China está desarrollando un parque industrial de alta tecnología en el corazón de Asia en Minsk (Bielorrusia).
- Desarrollo de un complejo industrial para tratamiento de aluminio y acero en Malasia.
- Establecimiento de una base militar en Djibouti con acceso al mar Rojo, que según informa Forreing Affairs, ha causado alta preocupación en Estados Unidos por ser la primera base en ultramar de China. (*World News*, reuters.com).

La vía marítima de la nueva ruta de la seda no se ha limitado a desarrollar o adquirir los puertos de Kumpor en Turquía, Gwadar, en Pakistán y El Pireo en Grecia —donde ha construido un gran muelle de atraque para mega buques— sino que además, como afirma Nicola Casarini, “Cosco, la mayor naviera de China, ha adquirido participaciones minoritarias en los terminales en Amberes, Suez y Singapur” y “al mismo tiempo, *China Merchants Holdings International* ha invertido masivamente en Colombo (Sri Lanka)”. Este conjunto de terminales marítimos constituirán

un collar de puertos para apoyar la proyección internacional de China. Para Nicola Casarini, “bajo el control de Cosco, El Pireo podría llegar a ser tan grande como los puertos de contenedores de Hamburgo, Rotterdam o Amberes.”

Si bien la nueva ruta de la seda tiene como espacio preferente de desarrollo, al territorio de China y al de varios de los países de Asia, África y Europa, también hay en América Latina otras iniciativas que tienden a reforzar la estrategia de China que demuestra ser de carácter más global.

En efecto, el Centro Internacional para Comercio y Desarrollo Sustentable de Suiza (ICTSD, por su sigla en inglés), ha informado que Panamá se ha incorporado al OBOR, con el objetivo de constituirse en el país pivote de China en América Latina. Con este fin, ha profundizado sus relaciones comerciales con el país asiático, iniciativa que comenzó con la ruptura de relaciones diplomáticas con Taiwán y la firma de 22 acuerdos bilaterales con el gobierno chino en noviembre de 2017 y que, en palabras de la ministra de Asuntos de Ultramar de China, Qiu Yuanping, estos acuerdos constituyeron el logro diplomático más importante para su país durante 2017.

Asimismo, el ICTSD informó, el 2 de mayo de 2018, que en estos últimos tres meses se han inaugurado líneas aéreas directas entre ambas naciones como también que Panamá ha recibido el estatus de nación más favorecida y se han activado numerosos proyectos de inversión en las áreas de turismo, vivienda social, tratamiento de aguas, logística y energías renovables, sector en el que China es líder mundial y Panamá desea promover una reconversión total antes de 2050.

La arremetida eléctrica de China

Refuerza la hipótesis de la estrategia global de China, la agresiva iniciativa de interconexión energética con una primera fase que culminará en 2020. Como señala Ignacio Eyzaguirre (*La Tercera*, 29 de julio de 2018), en el sector eléctrico, China está invirtiendo grandes capitales en empresas locales de Europa, Asia y África, como por ejemplo la que realiza en Egipto, que en los últimos 18 meses ha financiado casi 40.000 millones de dólares en infraestructura para las mega plantas solares que construye, ofensiva que lo está preparando para iniciar una segunda fase.

La idea de la segunda fase, dice Eyzaguirre “es conectar más de 100 países en redes intercontinentales con tecnología de cables de altísimo voltaje de corriente continua, que pueden cruzar océanos, continentes y ciudades.”

Respecto a las inversiones del gigante asiático en Latinoamérica, desde el año 2003 se ha invertido más de US\$ 110.000 millones (hasta 2017), y más de la mitad fue en los últimos cinco años.

Quien más inversión china ha recibido en América Latina fue Brasil, en los sectores mineros, energéticos y en la construcción de ómnibus eléctricos, entre otros sectores, ascendiendo a 55.000 millones de dólares. En segundo lugar y con amplia diferencia respecto al monto, se encuentra Perú, luego Argentina, Cuba y Jamaica. Chile se encuentra en el sexto lugar con una inversión menor a 4.000 millones de dólares en el periodo 2001-2016, inversión recibida por el sector financiero, agroindustrial, infraestructura y eléctrico. (*El Observador*, Uruguay).

En este contexto, *China Southern Power Grid* compró hace pocos meses el 28% de Transelec,

principal empresa eléctrica de Chile y pocas semanas antes, la estatal *China State Grid*, se hizo del control de la mayor compañía de generación y transmisión brasileña.

Es muy probable que las inversiones efectuadas por China en el sector eléctrico de Asia, Europa y África tengan relación con el desarrollo de la red ferroviaria de la nueva ruta de la seda ya que los diferentes tramos de la red ferroviaria son muy demandantes en energía eléctrica.

El interés de Chile en el Pacífico

Actualmente Chile envía hacia China, Japón, Corea del Sur, Taiwan, Tailandia y Vietnam el 58% del total de sus exportaciones, cantidad que ha aumentado en un 39% en nueve años, por lo que es una zona muy sensible para nuestro comercio exterior, con el agravante de que China es el principal socio comercial de Chile en el Asia y Estados Unidos el principal socio político.

En el ámbito político, los intereses de Chile han impulsado activamente su participación en la APEC, como también en el acuerdo político-comercial Alianza del Pacífico, que desde el año 2012 reúne a Colombia, México, Perú y Chile acuerdo al que se han sumado 55 naciones como observadoras, que han comprobado que esta alianza permite el intercambio comercial libre (desde el año 2016 circulan libremente el 96% de los productos y servicios), como también facilita la movilidad de las personas en su calidad de turistas, trabajadores, estudiantes y académicos.

La Alianza del Pacífico es de carácter bastante amplio, ya que también es una herramienta de utilidad para respaldar los esfuerzos de exportación de las pequeñas y medianas empresas, a la vez que contribuye a canalizar los recursos de inversionistas institucionales.

La Alianza del Pacífico ha logrado acuerdos comerciales y espera que durante el año 2018 se integren como estados asociados Australia, Canadá, Nueva Zelanda y Singapur y en la reunión de Puerto Vallarta, México, realizada en julio de 2018, ha reformulado su estrategia de desarrollo hasta el año 2030, acentuando su tendencia integracionista, especialmente hacia toda la región del océano Pacífico.

La importancia de la Alianza del Pacífico es precisamente su cualidad integracionista, que se diferencia de otras anteriores establecidas en Latinoamérica, que tradicionalmente buscaron aliarse para protegerse de otros, en cambio esta es más moderna, acorde a los tiempos y muy lejos del carácter proteccionista de sus antecesoras.

El incremento más acelerado del comercio internacional marítimo es asunto de tiempo. Ya Cuba ha modificado la constitución y en entre otras materias ha reconocido a la propiedad privada como fuente de desarrollo; tampoco es descartable que Corea del Norte se abra al comercio exterior; China, además de su accionar en en la nueva ruta de la seda, está proyectando acceder al océano Índico a través de Pakistán y llevando su zona de desarrollo desde las ciudades del litoral hacia el interior, con lo que millones de personas dispondrán de bienes y servicios que nunca habían imaginado acceder; el Mercosur muestra un acercamiento a la Alianza del Pacífico y otros Estados, actualmente alejados del progreso que promueve el comercio internacional, como varios del continente africano, no tardarán en sumarse y hacerse a la mar para gozar de los beneficios que promueve el comercio exterior.

China es un mercado de crecimiento para el comercio internacional, y ya en el año 2012 Henry Kissinger advertía la particularidad de que en este país 150 millones de personas vivían bajo el umbral de extrema pobreza, con una desigualdad abismante entre los centros urbanos y el campo (Kissinger, 2012). Y este problema, China lo quiere resolver llevando el desarrollo que ha alcanzado su zona litoral hacia el interior, lugar donde se concentran los mayores índices de pobreza; en otras palabras, China espera acercar su *hinterland* hacia los océanos Pacífico e Índico, esto último, a través de Pakistán.

La Nueva Ruta de la Seda contribuirá a que China logre su objetivo.

La Marina de Chile y sus capacidades para operar en áreas oceánicas

Desde que Chile nació a la vida independiente tuvo la necesidad de crear y desarrollar una Marina

con capacidades para emprender operaciones navales en áreas oceánicas. En sus inicios, fue necesario conquistar el dominio del mar y proyectar el poder nacional a través del poder militar, pero más tarde se hizo necesario, además, proteger el comercio exterior y contribuir a la proyección en el océano Pacífico, sin dejar de lado el contribuir a la integración de los territorios australes.

Ese poder nacional no sólo contribuyó a la independencia del Perú, sino también, con la incursión a Acapulco y California de las unidades al mando de Cochrane, se promovió que Baja California declarara su independencia “paso a que fue inducido por el ejemplo de México, hayándose ya convencido, en vista de la llegada de la Escuadra chilena, que la causa realista estaba perdida en el Pacífico” (Medina, 1923).

Después de la guerra del Pacífico, cuando la Armada alcanzó un notable poderío, Chile tuvo el coraje para desplegar en 1885 al crucero *Esmeralda* en una misión de presencia naval a Panamá para contribuir a la integridad territorial de Colombia, pero principalmente, para retardar que Estados Unidos consumara sus intenciones y se convirtiera en Sudamérica en una potencia de carácter relevante.

La política de defensa del presidente José Manuel Balmaceda, anunciada en el mensaje presidencial de 1887, notificaba a la nación y al mundo que la fortificación de los puertos, la construcción del dique seco en Talcahuano y el encargo de un blindado poderoso era el alistamiento requerido para enfrentar un conflicto de carácter vecinal, sin descartar la intervención de Estados Unidos. (Encina, 1951).

En el siglo XX, en ambas guerras mundiales, si bien Chile no tuvo los medios suficientes para resguardar rigurosamente su neutralidad (Primera Guerra Mundial) o cumplir los compromisos contraídos con los aliados (Segunda Guerra Mundial), el despliegue de las fuerzas navales fue considerable y sirvió para que luego desarrollara capacidades para enfrentar las amenazas vecinales de la década de 1970.

Superadas estas crisis vecinales, la responsabilidad de la Armada para desarrollar operaciones concernientes al área de misión de la

defensa no se ha extinguido, pero además debe enfrentar nuevos desafíos propios del nuevo siglo, constituyéndose en un actor relevante para el apoyo a la política exterior del Estado, escenario en el cual las unidades de la Marina están plenamente capacitadas para interactuar con las marinas de los países desarrollados.

En el devenir político, económico y comercial que se está generando —particularmente por las iniciativas de China— hay regiones específicas que son prioritarias para Chile por la importancia de su comercio exterior: el área del canal de Panamá, el mar Caribe, el océano Índico, el cabo de Hornos y el Asia Pacífico, especialmente el mar de China meridional, mar de China oriental y el mar de Filipinas, que permiten, junto al continente europeo, el acceso a los principales centros de producción y de consumo del mundo a través de zonas focales o de confluencia marítima.

Para enfrentar estos desafíos, la Marina ha desarrollado capacidades para actuar en múltiples áreas de misión, sin limitarse a efectuar sólo operaciones relativas a la guerra, que si bien son las más importantes, no son ciertamente las únicas, materia que ha sido recogida en la Doctrina Marítima Nacional, vigente ya desde el año 2009, todo lo cual repercute en la principal fuerza operativa de la Armada: la Escuadra.

Efectivamente, debido a los nuevos alineamientos geoestratégicos ocurridos en la región y en el mundo, las áreas de misión de la defensa se han reformulado. En las cinco áreas de misión que ha establecido la Política de Defensa de Chile del siglo XXI (Libro de la Defensa de Chile, 2017): 1) Defensa, 2) Cooperación internacional, 3) Emergencia y protección civil, 4) Contribución al desarrollo nacional y a la acción del Estado y 5) Seguridad e intereses territoriales, la Armada ha definido la necesidad de desarrollar en forma equilibrada tres dominios: el físico, el de la información y el del conocimiento (Doctrina Marítima, El Poder Marítimo Nacional, 2009).

Lo primero significa contar con las armas y medios materiales que emplearán las dotaciones en el área de interés y en el campo de batalla; lo segundo, se orienta a alcanzar las capacidades necesarias para operar los sistemas de mando y control, como también los sistemas de información

general para administrar en tiempo real el conocimiento relevante; lo tercero, representado por la preparación y motivación del personal para hacer el mejor uso tanto de los medios físicos, como de la información que tiene a su disposición.

El logro de estos objetivos ha sido posible gracias al hecho que la Armada ha desarrollado un sistema educativo que permite a las dotaciones alcanzar las competencias requeridas, en términos de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes, sustentadas en un marco valórico que se ha consignado y publicado en la Ordenanza de la Armada, estableciendo un conjunto de principios rectores, construidos en base al legado histórico dejado por sus antecesores.

Los ejercicios internacionales en que participa Chile: Panamax, Rimpac y Cruz del Sur, principalmente, tienen que ver con el interés del país en determinadas zonas geográficas, ya que no puede ser mero espectador en aquellos lugares en que está en juego la supervivencia económica y seguridad del Estado, por la alta incidencia que tiene el comercio exterior en el producto interno bruto, lo que en definitiva es un indicativo del grado de desarrollo del país.

En este contexto, las palabras pronunciadas por el almirante John Richardson de la Armada de Estados Unidos, (*El Mercurio*, 31 de julio) son un claro respaldo institucional: “La Armada de Chile es líder en la seguridad marítima del Pacífico y un socio leal”. En su intervención el almirante, destacó la participación de la Armada en el ejercicio Rimpac 2018, en que Chile operó con la fragata *Lynch* y un grupo de infantes de marina, pero lo más relevante es que se le ha conferido el honor de ser el país que lideró la componente marítima, siendo la primera nación no angloparlante que asume esta responsabilidad.

Al mando de un comodoro de la Armada de Chile, en RIMPAC 2018, trabajaron 320 personas de 18 países; de ellos 50 fueron chilenos y este *staff* tuvo por función liderar la participación de 46 naves, decenas de aeronaves y fuerzas de infantería de marina que gradualmente fueron realizando ejercicios avanzados hasta alcanzar un ritmo de batalla muy cercano a la realidad.

En la consolidación de su caminar hacia el futuro, las dotaciones de las unidades y reparticiones de la institución observan, reconocen y valoran su pasado y aunque ya no sea la Escuadra sinónimo de Armada, como lo fuera cuando nació junto a la República en 1818, todos sus integrantes están imbuidos del mismo espíritu que reinó en las tripulaciones de aquellos lejanos años de las guerras de la independencia y ese espíritu perdurará en tanto exista el nombre de Chile.

A modo de conclusión

Pese a los efectos de la llamada guerra comercial impulsada por la administración del presidente Trump para contener a China, el comercio marítimo internacional tendrá una tendencia a multiplicarse exponencialmente durante los próximos años, ya que millones de personas, hoy alejadas de los procesos de desarrollo, pronto serán incorporadas como consumidores que exigirán acceder a bienes y servicios.

Las regiones interiores de China, a las cuales se les busca acceso al océano a través de India y Pakistán, Cuba que ha reconocido a la propiedad privada como motor de desarrollo, las naciones de África y Corea que no tardarán mucho en sumarse a los procesos de libre intercambio de bienes y servicios, augura un aumento considerable del comercio internacional, especialmente a través de la vía marítima.

Para Chile, sin que hayan ingresado aun las variables enunciadas relativas al incremento del comercio internacional, sus exportaciones aumentaron en un 39% en el último decenio, lo

que indicaría que dicho incremento será mucho más acelerado en los próximos años, con todo lo que significa para la cadena logística que lo sostiene: puertos, infraestructura portuaria, marina mercante, interconectividad terrestre-marítima, etc.

En este nuevo contexto internacional, la comunidad internacional requiere el libre derecho a navegar por todos los mares y océanos del mundo sin mayores restricciones que las que impone el derecho internacional. Por lo tanto, es preocupante que en algunas de las zonas focales o de confluencia marítima, como lo es el mar de China meridional, haya intentos de exigencias de soberanía que pongan bajo riesgo la paz necesaria que se requiere para el libre intercambio comercial de las naciones.

Chile requiere participar con otros Estados en los esfuerzos que hace la comunidad internacional para asegurar la libre navegación ya que no puede estar ausente y eximirse de la responsabilidad de cooperar política y estratégicamente por las exigencias que plantea el comercio marítimo internacional, pilar de su desarrollo integral como Estado moderno y participativo.

Si bien la Escuadra nació y se desarrolló junto al Estado de Chile con el fin de asegurar su independencia, en el transcurso de los 200 años de su historia su organización y dependencia operativa ha ido mutando, pero la esencia de su existencia se ha mantenido por ser indispensable en la contribución para cautelar los intereses marítimos del país, coadyuvando además a su proyección internacional a través de los espacios oceánicos en distintos escenarios geográficos.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. ARCHIVO HISTÓRICO DE LA ARMADA, Memorias de Marinas de 1887, p.XX.
2. ARMADA DE CHILE, Doctrina Marítima, El Poder Marítimo Nacional, Valparaíso, 2009, p.185.
3. DIARIO EL MERCURIO, Santiago de Chile, 31 de julio, 2018, p.A6
4. DIARIO LA TERCERA, Santiago de Chile, 29 de julio, 2018, p.2.
5. ENCINA, Francisco Antonio Encina, Historia de Chile, t.XIX, editorial Nascimento, Santiago de Chile, 1951, p.103.
6. KISSINGER, Henry, China, Random House Mandadori, S.A., Barcelona, España, 2012, p.537.

7. LIBRO DE LA DEFENSA DE CHILE, 2017.
8. MEDINA, José Toribio, Memorias de un oficial de marina inglés al servicio de Chile durante los años 1821-1829, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1923, p.140.
En internet:
9. <https://alianzapacifico.net>
10. web.directemar.cl
11. emol.com, 9 de enero de 2018
12. Reuters.com, World News, 6 de marzo de 2018
13. Diario El Comercio de Lima, Mayo de 2018 en: <https://elcomercio.pe> › Mundo › Actualidad
14. RUBIOLLO, Florencia Revista Voces en el Fénix N° 56, julio de 2016 en: <http://www.vocesenelfenix.com/content/el-conflicto-del-mar-de-china-meridional-en-clave-geopol%C3%ADtica>
15. CASARINI, Nicola, Revista Vanguardia, abril-junio 2016, Todos los caminos llevan a Beijing, <http://www.atrio.org/wp-content/uploads/LA-VANGUARDIA-1-Nueva-ruta-de-la-seda-I.pdf>
16. INTERNATIONAL CENTRE FOR TRADE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT (ICTSD), Suiza en: <https://es.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/panamá-se-incorpora-a-la-nueva-ruta-de-la-seda-de-china>
17. Diario El Observador, Uruguay en: <https://www.elobservador.com.uy/arremetida-china-america-latina-en-que-paises-y-sectores-esta-invirtiendomas-n1177461>