

Stefanie Buzmaniuk

El estratega chino más importante del que nunca ha oído hablar

El Grand Continent, 4 de mayo de 2026.

Xiaobing Li: *“El almirante Liu Huaqing tenía un plan para fundar una Armada china que dominara los océanos en el siglo XXI”*

Dado que ese plan sigue su curso, es urgente conocerlo. Una entrevista con su principal biógrafo, Xiaobing Li.

La historia recuerda a Liu Huaqing como el principal comandante a cargo de las operaciones de represión en la plaza de Tiananmen en 1989. ¿En qué sentido es, en realidad, la figura central para comprender la estrategia marítima china y, por extensión, la nueva naturaleza geopolítica del Partido Comunista Chino?

Aunque sigue siendo poco conocido por el gran público occidental, Liu Huaqing (1916-2011) sigue siendo una figura de referencia en China, tanto para Xi Jinping como para el Ejército Popular de Liberación. Veterano de la Gran Marcha, compañero de viaje de Deng Xiaoping y durante mucho tiempo apodado el «Mahan chino» en referencia al teórico estadounidense del poder marítimo, ocupa un lugar singular en el panteón estratégico de Pekín.

Hombre de acción y de letras, dejó una abundante obra escrita, toda ella orientada hacia un mismo eje: la afirmación de la soberanía marítima china. Nombrado comandante en jefe de la Armada en 1982, en un momento en que la flota china no era más que un modesto apéndice del Ejército de Tierra, Liu Huaqing se propuso transformarla de una fuerza estrictamente costera a una Armada de alta mar. Para ello, fundó una nueva doctrina, conocida como la de la «defensa activa de los mares cercanos», que rompe con la tradición continental del Ejército Popular de Liberación e inaugura el pensamiento naval contemporáneo de China.

¿En qué se basa esta doctrina?

Se articula en torno a un plan de tres etapas destinado a dotar a China, en la segunda mitad del siglo XXI, de una marina de alcance mundial. Pero, de manera aún más fundamental, inicia una transformación de las representaciones nacionales.

De hecho, China se percibía a sí misma como una potencia exclusivamente continental, definida por la extensión de sus fronteras terrestres. Cabe recordar, por otra parte, que antes de la adopción de la Ley sobre el mar territorial y la zona contigua por parte del Congreso Nacional del Pueblo en 1992, Pekín no reivindicaba formalmente ningún control territorial sobre los espacios marítimos.

Para acompañar y cristalizar este cambio de mentalidad, Liu Huaqing no dudó en pasar a la acción. Ya en 1988, durante el enfrentamiento en el arrecife Johnson Sur, en el archipiélago de los Spratlys, la Armada china se apoderó de varios islotes a expensas de Vietnam; en 1995, le tocó el turno al arrecife

Mischief, que fue tomado a las Filipinas. En total, ocho islotes reclamados por Hanói y Manila pasaron así a estar bajo control chino; tantas acciones de fuerza que inscriben en la geografía la soberanía reivindicada por Pekín sobre un espacio marítimo cada vez más extenso.

Liu Huaqing en septiembre de 1945, entonces oficial político en las fuerzas comunistas del Ejército de la Octava Ruta. Fotografía tomada poco después de que su unidad tomara la ciudad de Xiajin, en el marco de los enfrentamientos entre nacionalistas y comunistas tras la retirada de Japón.

Frente a la torre Spasskaya del Kremlin, en Moscú, hacia 1955. Liu Huaqing se encontraba entonces en una estancia de cuatro años en Rusia para estudiar el pensamiento naval soviético. De regreso a China, ya como técnico, hizo de la modernización de la Armada china su brújula personal.

Usted mencionó un plan de tres etapas, ¿en qué consiste?

Para comprender su alcance, hay que remontarse al contexto estratégico de la Guerra Fría. Desde la Guerra de Corea, en 1951, Estados Unidos elaboró una estrategia de contención marítima del bloque comunista, articulada en torno a lo que denominaban las «cadenas de islas». Desde Washington, se trataba de bloquear el acceso al Pacífico apoyándose en una cadena de archipiélagos aliados, transformados en otros tantos bloqueos estratégicos.

¿Es en respuesta a este dispositivo como debe entenderse la acción de Liu Huaqing?

Exactamente. Según su plan, la Armada del Ejército Popular de Liberación debía cruzar la primera cadena de islas para el año 2020. Esta línea, la más cercana al continente chino, se extiende desde el archipiélago japonés —en particular desde Okinawa— hasta Filipinas, pasando por Taiwán; encierra el Mar de China Oriental y el Mar de China Meridional, que constituyen las entradas inmediatas al territorio chino.

Por su parte, el establecimiento en la segunda cadena estaba fijado para 2025. Más mar adentro, esta se extiende desde Sajalín y el archipiélago japonés de Ogasawara hasta la isla estadounidense de Guam, pasando por las Marianas y las Carolinas. Corresponde a la profundidad estratégica del Pacífico occidental, donde Washington concentra la mayor parte de sus bases avanzadas.

Por último, la presencia china a lo largo de la tercera cadena se proyectaba para el horizonte de 2050. Esta última línea, la más lejana, se extiende desde las islas Aleutianas al norte hasta Nueva Zelanda y la Antártida al sur, pasando por Hawái, el corazón del dispositivo estadounidense en el Pacífico. Alcanzarla significaría, para Pekín, acceder al estatus de potencia naval verdaderamente mundial.

¿Han confirmado los hechos este calendario?

Sí, e incluso más allá de las previsiones más optimistas de Liu Huaqing. La Armada china cruzó la primera cadena en 2009-2010, es decir, una década antes de lo previsto. De acuerdo con el calendario inicial, en 2025, dos grupos aeronavales ya han superado la segunda cadena. Solo queda por concretar el objetivo de alcanzar la tercera antes de 2050, pero al ritmo actual de la construcción naval china, parece perfectamente factible.

¿Estos objetivos se refieren realmente a una simple defensa de su soberanía?

Esa era, en efecto, la intención inicial de Liu Huaqing. Pero bajo Xi Jinping, la doctrina ha experimentado un giro decisivo. El presidente chino considera ahora que la marina debe poder tomar la iniciativa de abrir fuego, al tiempo que califica este gesto ofensivo de «defensa ofensiva».

Lejos de ser una simple acrobacia semántica, la fórmula desempeña un papel estratégico, al permitir a Pekín presentar de antemano cualquier ataque naval como una respuesta a una amenaza, difuminando la frontera entre agresión y defensa, y, con ella, el umbral de intervención.

¿Cómo es percibido hoy el almirante Liu Huaqing por el ejército y el Partido Comunista Chino? ¿Qué influencia tienen sus doctrinas sobre el propio Xi Jinping?

Liu Huaqing sigue siendo una referencia ampliamente citada y retomada en China. Hoy se le considera el padre de la marina china moderna y, más concretamente, de su aviación naval.

El calificativo no es en absoluto exagerado. Fue él quien, desde los años 1970-1980, impulsó la idea de un programa chino de portaaviones en una época en que el proyecto aún parecía una utopía. El cambio es hoy espectacular. China cuenta ahora con tres portaaviones en servicio: el Liaoning, el Shandong y el Fujian, este último puesto en servicio el 5 de noviembre de 2025, en presencia del presidente Xi Jinping. Un cuarto buque, el Tipo 004, para el que se prevé propulsión nuclear, se encuentra en construcción desde 2024 en el astillero de Dalian. En diciembre de 2025, el Departamento de Defensa de Estados Unidos indicó que Pekín preveía tener nueve portaaviones para 2035, lo que superaría entonces a la flota estadounidense del Pacífico.

Más allá de la cuestión de los portaaviones, ¿fue Liu Huaqing también el impulsor del desarrollo de la fuerza submarina nuclear?

Sí, y de manera decisiva. Liu Huaqing es considerado uno de los padres fundadores de la disuasión submarina china: fue él quien, desde la década de 1960, impulsó la idea de dotar a China de una flota de submarinos nucleares de ataque y luego de lanzadores de misiles, con una lógica de profundidad estratégica. Las primeras generaciones —el Tipo 091 para los submarinos nucleares de ataque y el Tipo 092 para los submarinos nucleares lanzamisiles— surgieron de este impulso. La tercera generación, actualmente operativa, constituye su prolongación directa.

Quince años después de la muerte de Liu Huaqing, ¿está el poderío real de la Armada china a punto de amenazar la hegemonía estadounidense?

Hoy en día, la Armada del Ejército Popular de Liberación ocupa el segundo lugar mundial en tonelaje y número de buques, justo detrás de la Marina de Estados Unidos. La jerarquía es, sin embargo, muy diferente cuando se mide la eficacia en combate y la experiencia operativa: la Armada de la República Popular China sigue siendo, hasta la fecha, una fuerza que nunca ha librado una batalla naval moderna y que presenta dificultades políticas y organizativas de primer orden.

Las palabras y los actos de Liu Huaqing contribuyeron a reforzar la conciencia que tiene China de sus intereses marítimos. Ese es el legado más importante de esta figura.

¿No tuvieron repercusiones en las demás fuerzas armadas el éxito de Liu Huaqing en la definición de la dimensión marítima del poder chino y el auge industrial y militar de la Armada china?

Sin duda. Dentro del Ejército de Tierra, el legado de Liu Huaqing es controvertido. La Armada ha acaparado durante mucho tiempo la mayor parte de la atención de las autoridades y una parte cada vez mayor del presupuesto de defensa, en detrimento de las fuerzas terrestres, que han visto reducidos sus efectivos y recortados sus fondos. Este desequilibrio alimenta, desde hace años, un descontento persistente.

¿Con luchas de poder concretas?

Sí, aunque a veces resulte difícil medir plenamente su alcance. En 2025, las tensiones entre las ramas del Ejército Popular de Liberación desembocaron en un verdadero enfrentamiento, centrado en cuestiones presupuestarias y de cadenas de mando.

Entre marzo de 2023 y el otoño de 2025, cerca de veinte generales y almirantes fueron destituidos y encarcelados, entre ellos varios oficiales de la Armada y seis altos mandos de la Fuerza de Cohetes, rama estratégica encargada de los misiles balísticos e hipersónicos.

En enero de 2026, Xi Jinping asestó el golpe de gracia al derrocar a los dos oficiales de más alto rango procedentes del Ejército de Tierra: el general Zhang Youxia, vicepresidente de la Comisión Militar Central y número dos *de facto* del aparato militar, así como Liu Zhenli, jefe del Estado Mayor Conjunto, ambos acusados de «graves violaciones de la disciplina». La Comisión Militar Central, que contaba con siete miembros en 2022, ya solo tiene dos en activo: el propio Xi Jinping y el general Zhang Shengmin, a cargo de la lucha contra la corrupción.

¿Qué efecto tiene esto en el ejército?

Una concentración de poder sin precedentes en manos de un solo hombre. Oficialmente, el Partido dirige el conjunto de las fuerzas armadas chinas: ejército de tierra, marina, aviación, Fuerza de cohetes y Fuerza de apoyo estratégico. Pero en la práctica, estos componentes están ahora bajo el control personal del jefe del Partido. Ya no es solo el ejército del Partido: es el ejército de Xi.

Esta constatación tiene graves consecuencias. Cualquier acción contra Taiwán, cualquier enfrentamiento con Estados Unidos dependerá ahora principalmente de la opinión del presidente chino, sin un verdadero contrapeso institucional ni deliberación estratégica colectiva. En principio, podría decidirlo en cualquier momento.

Es en este contexto donde hay que interpretar la atención constante que Xi Jinping presta a la memoria de Liu Huaqing, prueba de que el pensamiento del almirante sigue impregnando la estrategia militar china. De hecho, en 2016, el

presidente presidió personalmente la ceremonia conmemorativa del centenario de su nacimiento, saludándolo como uno de los más grandes líderes militares de la China moderna.

¿De qué manera influyó Liu Huaqing en el enfoque del Partido Comunista Chino respecto a la cuestión de Taiwán?

De manera decisiva. A principios de la década de 1980, cuando Liu Huaqing asumió el mando de la Armada, la posibilidad de un desembarco en Taiwán se contemplaba como una operación esencialmente terrestre. Los estados mayores razonaban entonces según una lógica militar heredada de la tradición china continental, planteándose preguntas propias de un soldado: ¿qué efectivos movilizar? ¿qué logística desplegar? ¿cómo conquistar la isla?

Durante y después de su mandato, este paradigma se invirtió. La estrategia china respecto a Taiwán pasó de una lógica centrada en el ejército de tierra a una lógica impulsada por la Armada. Los ejercicios recientes lo demuestran: la Armada del Ejército Popular de Liberación desempeña ahora un papel de primer orden, en torno a escenarios que combinan enfrentamientos navales, ataques masivos con misiles y campañas aéreas a gran escala.

¿Influye el pensamiento de Liu Huaqing también en la postura china más allá del estrecho de Taiwán? El estrecho de Ormuz, por ejemplo, reviste hoy una importancia creciente para Pekín...

Más que nunca. A diferencia de las fuerzas occidentales, Xi Jinping y la Armada china se inscriben en la continuidad directa de las ideas formuladas en los años 1980, en plena Guerra Fría. El almirante Liu Huaqing había hecho suya, en particular, una máxima de Sun Tzu: «Vencer sin luchar». La había combinado con otra intuición poderosa: convertir el poder naval en un instrumento de disuasión en tiempos de crisis.

Este objetivo estratégico se puso en práctica precisamente hace unos días en el estrecho de Ormuz. Tres buques de guerra chinos patrullaban cerca del estrecho, mientras que al menos dos petroleros con bandera china lo atravesaban sin encontrar el menor obstáculo por parte de la Armada estadounidense. A ojos de Pekín, la presencia de los tres buques desempeñó un papel disuasorio decisivo, garantizando el paso de los petroleros con total seguridad.

Este episodio puede parecer anecdótico, pero resume por sí solo la doctrina china: ganar la batalla sin tener que librarla. China obtiene lo que necesita —su petróleo— mientras que los estadounidenses y los iraníes asumen las pérdidas humanas y materiales de un enfrentamiento en el que Pekín no tuvo que participar. Desde el punto de vista chino, el resultado sigue siendo ideal.

La doctrina naval de Liu Huaqing se fue elaborando a lo largo de medio siglo. ¿Cómo llegó a la cima del mando militar?

Liu Huaqing comenzó su carrera como oficial político durante la Segunda Guerra Mundial, en una época en la que, paradójicamente, aún no había visto el mar y desconocía por completo los asuntos navales.

Todo cambia cuando la República Popular se propone dotarse de una marina moderna. Varios oficiales del ejército de tierra son entonces destinados a la nueva fuerza naval: Liu Huaqing es uno de ellos. Ocupó primero el cargo de comisario político en una escuela naval y luego en la primera academia naval del país.

En 1954, fue enviado a la Unión Soviética para estudiar durante cuatro años ciencias, política e historia marítimas, un plan de estudios del que regresó con un título y profundamente transformado. De vuelta en China, ya como técnico formado en la escuela soviética, hizo de la modernización de la Armada china su brújula personal.

Liu Huaqing ocupó posteriormente varios cargos que lo involucraron de cerca en la construcción naval. En particular, desempeñó un papel pionero en los programas de portaaviones y submarinos nucleares: fue él quien, desde la década de 1960 y a lo largo de las décadas de 1970 y 1980, introdujo en China la idea de la propulsión nuclear a bordo. En 1982, su nombramiento como comandante de la Armada marcó el final de esta primera etapa centrada en la industria naval.

Esta salida supuso un punto de inflexión en su carrera política, que debe mucho a su relación privilegiada con Deng Xiaoping, un vínculo forjado treinta años antes.

¿Cómo se conocieron?

Durante la guerra sino-japonesa (1937-1945), Liu Huaqing había servido en la 129ª división del 8º ejército de campaña, del que Deng era precisamente el comisario político. En aquella época, él no era más que un joven cuadro del departamento político, pero se ganó la atención del futuro líder.

¿Sufrió reveses, al igual que Deng?

La carrera de Liu Huaqing, por supuesto, tuvo altibajos, al igual que las convulsiones políticas de la República Popular, y no despegó de verdad hasta el regreso de Deng a la vida pública a finales de la década de 1970. Liu Huaqing se convirtió en comandante de la Armada en 1982 y luego en vicepresidente de la Comisión Militar Central en 1989. Cuando Deng se retiró en 1989, Liu ascendió al más alto nivel del Partido: en 1992 ingresó al Comité Permanente del Buró Político —el sanctasanctórum del aparato comunista— donde ocupó un puesto durante cinco años, convirtiéndose de facto en la máxima autoridad militar del régimen, justo detrás de Jiang Zemin, presidente de la Comisión Militar Central.

Así, fue el número dos del Partido Comunista Chino de 1990 a 1997. Sin embargo, la muerte de Deng Xiaoping, en 1997, marcó el fin de este ascenso. Jiang Zemin aprovechó el XV Congreso del Partido, celebrado en otoño, para no renovar a Liu Huaqing en sus funciones. Su apartamiento se justificó por motivos de edad: Liu tenía entonces 80 años. Su carrera política llegaba a su fin.

¿Qué ideas, conceptos y personalidades marcaron a Liu Huaqing durante sus estudios en la Unión Soviética?

Allí se familiarizó en primer lugar con la cultura política del Partido Comunista y del ejército soviéticos. Pero fue sobre todo al entrar en contacto con el

pensamiento naval ruso donde forjó sus propias convicciones, bajo la influencia directa del almirante Serguéi Gorshkov, futuro artífice de la gran marina oceánica de Brezhnev, que en ese momento estaba a punto de asumir el mando supremo de la flota soviética. Gorshkov abogaba por la construcción de buques cada vez más imponentes, la constitución de una fuerza de superficie capaz de rivalizar con las flotas occidentales y la realización de operaciones en alta mar. Estas ideas marcarían profundamente a Liu Huaqing.

Más aún, allí aprendió a articular la administración militar y la industria civil, clave de un sistema de construcción naval capaz de absorber los pedidos de defensa al tiempo que dinamiza la economía. De regreso a China, se dedicó a trasladar este modelo, acercando metódicamente los astilleros militares y el sector industrial civil.

El resultado es hoy espectacular: China se ha convertido en el primer constructor naval del mundo, produciendo por sí sola más de la mitad del tonelaje comercial mundial. La paradoja de este éxito es que aún lleva la huella de la experiencia soviética de Liu Huaqing, un hombre formado en el crisol de la potencia perdedora de la Guerra Fría.

Como usted recordaba, a menudo se ha comparado a Liu Huaqing con el almirante estadounidense [Alfred T. Mahan](#). ¿Se trata de una influencia real o de una simplificación?

Más bien una simplificación, lo admito. Al comparar la huella de Alfred T. Mahan y la de Gorshkov en Liu Huaqing, llegué a la conclusión de que la influencia soviética fue claramente más fuerte, más útil y concreta en su formación.

Mahan desarrolla una visión panorámica, que abarca a la vez el interés nacional, el comercio marítimo y el poder naval. Liu, por su parte, ciertamente habló de poder marítimo, pero sus preocupaciones se mantuvieron mucho más operativas: la construcción naval y la mejora de la flota. El gran estratega estadounidense dejó, pues, una huella, pero claramente menos profunda que la del soviético.

Si a veces califico a Liu Huaqing de «Mahan chino», es menos por filiación doctrinal que por analogía de estatura. Mahan sigue siendo, en el imaginario estratégico mundial, el arquetipo del pensador naval, conocido por todas las marinas, estudiado en todas las escuelas. Es precisamente el lugar que ocupa hoy Liu Huaqing en China.

¿Hay, pues, ideas de Mahan que Liu Huaqing haya retomado directamente?

La gramática estratégica de los marinos chinos y la de los marinos soviéticos se asienta sobre el mismo cimiento intelectual: la teoría de Mahan contiene una base sobre la naturaleza de la estrategia marítima que tanto los profesionales como los teóricos —soviéticos y chinos por igual— han hecho suya.

Pero Liu Huaqing y los oficiales chinos pronto consideraron que Mahan pertenecía a otra época. También se distanciaron de parte del legado soviético, empezando por la obsesión por la «gran flota» y las operaciones clásicas en alta mar, consideradas inadecuadas para los intereses nacionales y los conflictos de la actualidad. Tanto para Liu Huaqing como para la Armada china,

lo que importa ahora ya no es el casco, sino lo que lleva a bordo: los sistemas de armas modernos prevalecen sobre el tonelaje.

Esta concepción sigue siendo la de la Armada china en la actualidad. Explica por qué Pekín centra ahora sus esfuerzos en el desarrollo de sistemas de armas —ataques de precisión, hipersónicos, capacidades cibernéticas y espaciales—, aunque ello suponga ralentizar el ritmo de la construcción naval propiamente dicha.