



LAS CLAVES DE LA PRESENCIA CHINA EN YIBUTI

Josep BAQUÉS QUESADA
Grupo de Estudios de Seguridad Internacional (GESI)
Universidad de Barcelona

Antecedentes



N Yibuti se concentra una gran densidad de tropas por kilómetro cuadrado y habitante que, además, pertenecen hasta a cinco Estados diferentes. Eso sin contar con los efectivos de las propias FF. AA. del país ni con los que se alojan de modo temporal en algunas de esas instalaciones. Ello tiene que ver con la ubicación del enclave, en el Cuerno de África, guardián del estrecho de Bab el-Mandeb, en la entrada del mar Rojo, que es, a la sazón, uno de los cuellos de botella más transitados del mundo, al ser parte de la ruta del canal de Suez.

Históricamente, Francia había sido la potencia colonizadora y, con el paso del tiempo, la encargada de velar por el aprove-

chamiento de ese territorio. Situación que no cambió, en lo esencial, tras la independencia de Yibuti (1977), ya que la nueva república siguió siendo, si no *de iure*, sí al menos *de facto*, una suerte de protectorado galo. Lo normal en esos primeros años tras la independencia era que en la Base Aérea de Yibuti (BA 188 «Colonel Massart», según denominación francesa) se desplegaran varias escuadrillas de *Mirage F-1* (diez o doce aviones), algún que otro *C-160* y una unidad de sus FAMET, allí denominadas ALAT, dotada con varios *Alouette III* (tres o cuatro helicópteros), además de unos 3.000 hombres del Ejército de Tierra, integrados en sendos regimientos de la Legión Extranjera y de Infantería de Marina (1). Todavía hoy, Francia concentra en Yibuti una escuadrilla de *Mirage-2000* (cuatro o seis aparatos), un *C-160* y dos *SA-330*, además de un batallón reforzado de Infantería de Marina (habiendo perdido el regimiento de la Legión Extranjera desde 2011).

Fue a partir del 11-S en 2001 cuando surgió el interés de los Estados Unidos por ese enclave, pensando que podía ser una buena lanzadera para su «guerra contra el terror». De ahí que se llegara a un acuerdo para el uso de la Base de Camp Lemonnier (antigua sede de la Legión Extranjera francesa), en la que se vienen desplegando de 3.000 a 4.000 efectivos, y entre cuyas misiones están, además de la instrucción de fuerzas locales y las lógicas tareas de seguridad, el manejo de drones *Predator* y *Reaper*, así como el sostenimiento de aviones *C-130*, *C-17* y *P-3*, mientras que son frecuentes los despliegues de cazabombarderos (antaño *F-15* y últimamente *F-16*). También es relevante que ahí tengan su Cuartel General las Fuerzas Combinado-Conjuntas para el cuerno de África (CJTF-HOA) integradas en el USAFRICOM.

Con posterioridad llegaron los japoneses, los italianos... que usufructúan instalaciones relativamente menores (escasas hectáreas, en ambos casos) en las que se aloja un número proporcionalmente reducido de tropas (el contingente italiano difícilmente supera el centenar de militares, doblándolo el japonés, que también cuenta con un avión de patrulla marítima destacado en esas latitudes). Todo ello con la mirada puesta en las operaciones contra la piratería desarrolladas en el Índico, pero también vigilando de reojo la eventual evacuación de civiles atrapados por alguno de los habituales conflictos de la región.

Sin embargo, la gran noticia estalló, por razones evidentes (porque no parece que ni Japón ni Italia tengan grandes pretensiones globales, aunque el mero hecho de que tropas japonesas se establezcan tan lejos de su propio territorio no deje de ser significativo), cuando se supo que China deseaba establecer una base naval permanente en ese estratégico enclave. De hecho, no solo

(1) Como es bien sabido, en Francia las grandes unidades de Infantería de Marina se integran en el Ejército de Tierra, si bien existen otras menores, dedicadas a la protección de buques e instalaciones (equivalentes a nuestra FUPRO), así como núcleos de Operaciones Especiales (equivalentes a nuestra FGNE) que sí son orgánicas de su Marina de Guerra.

por eso, sino que además —pese al característico lenguaje diplomático chino por el cual todas sus instalaciones navales en ultramar no pasan de ser meros puntos de apoyo logístico (*support facilities*), desprovistos de interés militar (*sic*)— en esta ocasión las autoridades de Pekín, aun sin abandonar en lo formal el discurso buenista de siempre, disimularon bastante menos acerca de sus verdaderas intenciones. Quizá porque estando tan cerca de las bases de otras potencias (y de su mirada) los eufemismos son contraproducentes.

Las instalaciones chinas en Yibuti

La Base ocupa una superficie de unos 360.000 m², estando bien protegida por muros parcialmente fortificados. Las imágenes vía satélite permiten identificar buena parte de sus instalaciones (cuando menos, las que se hallan en la superficie). Puede comprobarse que en el interior del perímetro se ha construido un helipuerto de notable capacidad (con unos 400 metros de pista), flanqueado por los hangares y talleres anejos. El tamaño de la pista y de los hangares permite pensar en el empleo simultáneo de una docena de helicópteros medios. Pero la Base no dispone de pistas para el aterrizaje de aviones, ya



Imagen satélite de la Base china de Yibuti, abril de 2018. (Fotografía facilitada por el autor).

que sus dimensiones no lo permiten. De todos modos, el hecho de que China sea la que esté financiando las obras de ampliación del aeropuerto de Yibuti permite suponer que ese déficit se pueda resolver por otra vía a medio plazo.

Son reconocibles, asimismo, habitáculos para alojar tropas: al menos 10 grandes barracones del mismo tipo, de unos 600 o 700 m² cada uno, a lo que hay que añadir el pabellón perceptible en las fotografías publicadas por la prensa, que albergaría el Cuartel General y la plana mayor de las unidades desplegadas en Yibuti. Asimismo, hay espacio (en parte, cubierto) para mantener un buen número de vehículos, también blindados. Por el momento, hemos podido ver algunos *VCI ZBL-09*. También se aprecian depósitos que pudieran albergar grandes cantidades de combustible y/o de agua potable, y todavía hay espacio remanente, por el momento no edificado, que puede ampliar un poco más el potencial de la Base.

Comparando imágenes de antaño y de hogaño, puede identificarse fácilmente el cambio más ostentoso de los realizados en ese pedazo de tierra africana por los ingenieros chinos, esto es, la construcción de un muelle de unos 600 metros de longitud donde antes no había absolutamente nada. De esta manera, la Marina de guerra china puede atracar sin problemas varios barcos del porte de destructores y fragatas a la vez, e incluso alguno de sus nuevos buques anfibios (algunas fotografías han permitido descubrir *LPD* chinos en los muelles de Yibuti).

Las (muchas) claves de la presencia china en Yibuti

Una de las razones oficiales de la presencia china en Yibuti, en una línea de máxima corrección política, radica en que contribuye a la lucha contra la piratería, tanto en las costas de Somalia y en el propio golfo de Adén como en el resto del océano Índico. No en vano, los chinos vienen desplegando una TF de dos o tres buques de guerra desde el año 2008 y han tenido que enfrentar importantes retos logísticos, en ocasiones resueltos con mucho estoicismo (2). Además, como prolongación del mismo argumento, se suele añadir que China puede contribuir a la lucha contra el terrorismo transnacional que, aun tratándose de un fenómeno conceptualmente distinto al de la piratería, contiene algunos vasos comunicantes. De ese modo, se presenta ante el mundo como contribuyente a la estabilidad de la región.

Esta Base también le permite a China conservar una presencia permanente en unas latitudes caracterizadas por su conflictividad, pensando en agilizar posibles operaciones de rescate de connacionales residentes en la zona y, llega-

(2) Por ejemplo, en el año 2013, el DDG *Haikou* (Tipo 052C) batió el récord nacional de días en alta mar, sin tocar puerto alguno: 124 (DOWNS, BECKER y DE GATEGNO, 2017: 21).

do el caso, contribuir a la evacuación de civiles de otros Estados. En este sentido, no podemos omitir el compromiso de China con la ONU en territorios como Sudán ni tampoco el continuo incremento de trabajadores chinos en África en general y en la región del Cuerno en particular. De hecho, se ha dicho que el acicate de la apertura de la Base fue para facilitar la salida de Libia de 36.000 chinos en 2011 (Sánchez y Palacín, 2018: 15), mientras que otros expertos apuntan a que se trató más bien del resultado de comprobar las ventajas que tal política pudiera tener para evacuar a ciudadanos chinos y de otras nacionalidades de territorio yemení en 2015 (Chaziza, 2018: 15). Sea como fuere, se trataría del mismo incentivo centrado en razones de corte humanitario.

Más allá de estos argumentos, la presencia china tiene sentido como medida para garantizar la libertad de navegación. Lo planteo como un argumento distinto de los anteriores porque en esta ocasión lo que está en juego no es una contribución a una causa global, sino más bien el aseguramiento de una ruta importante para la economía de Pekín (Xiaoyan, 2014: 20; McDevitt, 2016: 118-119), ya que Yibuti está en una situación privilegiada para controlar el estrecho de Bab el-Mandeb. Aunque algunos autores enfatizan la gran cantidad de crudo que China importa de la región como causa directa del interés en Yibuti (Becker y Downs, 2018), en realidad el porcentaje de las importaciones chinas de hidrocarburos que pasan por ese cuello de botella es relativamente modesto (Chaziza, 2018: 15) porque la mayor parte de las mismas provienen de Arabia e Irán. Sin embargo, es verdad que, en el hipotético caso de que el citado estrecho quedara cerrado al tráfico marítimo, los precios del crudo podrían dispararse y eso, aunque sea de modo indirecto, perjudicaría a un país tan dependiente de dicho recurso como es China.

Tan importante o más que mantener abierta esa ruta para asegurar sus importaciones de crudo es que, hoy por hoy, por ahí discurren la mayoría de los buques portacontenedores que cargan en los puertos chinos las exportaciones de productos manufacturados, tan necesarios para que China pueda disfrutar de una buena balanza comercial. Porque los buques que zarpan con destino a Europa y el norte de África suelen emplear la ruta que discurre por el estrecho de Malaca y el canal de Suez (siendo la alternativa la ruta norte, que discurre por el Ártico, pero que a día de hoy aún no está explotada).

Por otro lado, el hecho de disponer de una base naval permanente en esa zona, tan alejada del territorio metropolitano, también puede jugar un papel simbólico, de gran peso en el escenario internacional. De esa manera, China dota de carta de naturaleza a los principios establecidos en su Estrategia Militar de 2015, que incluyen convertirse en una gran potencia naval mediante la idea de *Near Seas Defence; Far Seas Protection* (3). Esto contribuye a lanzar

(3) http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm.

un mensaje de prestigio, de compromiso y también de credibilidad entre los Estados de la región, que es especialmente interesante pensando en futuras alianzas. En términos prácticos, la jugada de Yibuti sirve para que la Marina de Guerra china se abra de un modo claro, por fin, a una verdadera estrategia de «aguas azules» (Koda, 2017: 10; Wang, 2018), en buena medida apuntada por Hu Jintao en noviembre de 2012, abandonando con ello el confinamiento en el mar de China que, aunque condicionado por motivos geográficos, ya no es coherente ni con las ambiciones oficiales de Pekín ni con la ubicuidad de los demás vectores de su poder marítimo civil.

Por lo demás, mientras que la iniciativa de Yibuti no acabe siendo un hecho aislado sino que se extienda a algunos de los Estados que ya ofrecen facilidades a su Marina de Guerra, el Gobierno de Pekín podrá plantear un nuevo escenario de «defensa en profundidad» que enfrente a los Estados Unidos lejos de la zona del A2/AD china (Koda, 2017: 9). Posibilidad que ya venía siendo admitida incluso en trabajos que siguen la tradicional línea de prudencia formal de Pekín (Xiaoyan, 2014: 21) (4). Se trata de una hipótesis adelantada por expertos del US Naval War College desde tiempo atrás, al interpretar la futurible estrategia naval china a modo de una adaptación de las tesis de Mahan a la peculiar realidad político-geográfica del gigante asiático (Holmes y Yoshihara, 2008: 9). En estas circunstancias, la creciente presencia de la Marina de Guerra china en bases como Yibuti no tendría que ver solo ni principalmente con la presencia de piratas o de yihadistas, sino que más bien sería el comienzo de la tentativa de proteger esas rutas de la presión que puedan ejercer sobre ellas las potencias occidentales (McDevitt, 2016: 38).

El hecho de que China haya logrado abrir dichas instalaciones en las cercanías de la única base permanente de los EE. UU. en África contiene un segundo mensaje, algo más sutil que el anterior, en la medida en que Pekín da a entender a Washington que tiene la predisposición y la capacidad necesarias para incordiar al gigante estadounidense en ultramar. Algunos autores apuntan, incluso, que la presencia china en Yibuti también persigue incrementar sus capacidades de recolección de inteligencia (Headley, 2018), sobre todo en relación con las actividades estadounidenses (Saffee, 2017: 3).

Finalmente, la presencia de la Marina de Guerra china en el Cuerno de África también puede ser considerada por su rivalidad con la India, que viene de lejos y se retroalimenta de los conflictos fronterizos nunca resueltos. En el actual escenario geopolítico, los Estados Unidos están acercando posiciones con el Gobierno de Nueva Delhi, algo a lo que este es receptivo pese a su

(4) En el marco de un discurso que enfatiza en todo momento la idea de que la política naval china debe estar orientada a la cooperación internacional, Wu Xiaoyan sostiene que eso no es óbice para entender que cuando una potencia se abre a tal estrategia de aguas azules eso incluye —también para China— tanto la disuasión estratégica como la capacidad de contraataque allende sus fronteras (ídem: 21).

tradicional política de neutralidad, debido entre otras cosas a la magnífica relación entre China y Pakistán. En esta tesitura, en el hipotético caso de conflicto con los Estados Unidos en el mar de China, la presencia de la poderosa Marina de Guerra india, siquiera como flota en potencia, obligaría al Gobierno de Pekín a velar por su flanco occidental, no pudiendo concentrar sus propias fuerzas. Por tanto, la presencia china en Yibuti, unida a las facilidades portuarias obtenidas en Gwadar, probablemente prolongadas hacia Jiwani (50 km al oeste, muy cerca de la frontera iraní), así como en las Maldivas, implica poner a la India en la misma situación —la de dispersar sus fuerzas— con la esperanza de que sea suficientemente disuasorio a ojos del Gobierno de Modi (5).

Todos los anteriores son motivos importantes para avalar la presencia china en Yibuti, siendo perfectamente razonables y compatibles entre sí (las mejores explicaciones suelen ser multicausales). Pero quizá haya que añadir otro tan importante o más que los ya citados —aunque en última instancia refuerza al resto—. Se trata de la estrategia económica china para la región del Cuerno de África. Es decir que, para mejor comprenderlo, debemos desarrollar otra mirada, esta vez «de dentro hacia fuera». Esto merece una explicación adicional. Veámosla...

China se plantea ser la principal inversora en África (Chaziza, 2018: 12) (6), básicamente porque sabe que estamos ante un mercado emergente y que allí donde hoy hay pobreza en pocos lustros habrá un gran crecimiento económico, aprovechando la combinación de elevada demografía, bajos salarios y flujos de capital extranjero. Pero para ello, la condición imprescindible es integrar el mercado (de hecho, en esta fase, se trata más bien de crearlo). La estrategia pasa por mejorar la red de infraestructuras locales de transporte y comunicaciones. Esta es la apuesta de Pekín. Tanto es así que los bancos chinos han financiado las obras del ferrocarril de alta velocidad que unen Adís Abeba con Yibuti (más de 750 km, inaugurados en enero de 2017) (7), auténtico cordón umbilical de la región, y que han sido ejecutadas a su vez por empresas chinas. La misma lógica es la de la ampliación y reforma del aero-

(5) La prueba de que ambos Estados se vigilan mutuamente podemos hallarla en el creciente despliegue de las FF. AA. indias en la región, que incluye sendas estaciones de radar en la isla Mauricio y en Madagascar, así como varias bases en Seychelles (Base Aeronaval en la isla Asunción) y Omán (donde dispone de facilidades de uso del puerto y de la Base Aérea de Duqm).

(6) En el año 2000, el volumen de intercambios chinos con los Estados africanos era de apenas 10 billones de dólares, pero esa cifra había ascendido a los 220 en 2014. Dicho lo cual, lo realmente relevante es que la previsión china para 2020 es superar los 400 billones de dólares (ídem: 15).

(7) Se dice que el mismo viaje en camión puede prolongarse durante dos días, mientras que en tren sería de unas 10 horas, su capacidad de transporte de mercancías alcanzaría las 3.500 toneladas por viaje (DOWNS, BECKER y DE GATEGNO, 2017: 14).

puerto de Adís Abeba y la que en su día se realizó en el puerto de Doraleh, ubicado a apenas unos minutos de la nueva Base Naval china. De hecho, el ferrocarril Adís Abeba-Yibuti tiene su terminal... en el mismo puerto de Doraleh. Las piezas del puzle encajan bien.

Así pues, aunque Yibuti no fuese la atalaya de Bab el-Mandeb, China seguiría estando interesada en el pequeño país de los Afars y de los Issas, porque puede aducirse que lo importante para ella no es Yibuti, sino Etiopía. O, más aún, pero en la misma línea argumental, lo importante para China es integrar las economías de Sudán y Etiopía a fin de posicionarse como el actor más relevante de la región en las próximas décadas.

La variable clave para desencadenar esta estrategia fue la independencia de Eritrea en 1993 que dejó a Etiopía sin salida al mar. Pero la ruptura de Sudán en 2011 precipitó los hechos, debido a que es la franja meridional de la que se extrae nada menos que el 85 por 100 del crudo sudanés (que China importa) y que, por el momento, debe ser trasladado a la tierra de los nubios a través de oleoductos hasta Puerto Sudán. Esa opción sería viable a largo plazo si también lo fuese la estabilidad en la zona. Pero, como no es el caso, el crudo de Sudán del Sur también podría salir al mar vía Etiopía y... Yibuti.

Asimismo, en sentido inverso, el puerto de Yibuti puede ser el que, mediante el citado ferrocarril, permita que las manufacturas chinas lleguen a la creciente masa de consumidores de África Oriental, comenzando por los propios etíopes, pero pudiendo penetrar en dirección a Uganda, el Congo, etc. Esto ha sido asumido por el Gobierno de Yibuti como su gran reto para el siglo XXI, aspirando a convertirse en una especie de Singapur del África Oriental, gracias al «corredor etíope» (Downs, Becker y de Gateño, 2017: 8). De manera que la complicidad china es absolutamente fundamental, mientras que el peso de las decisiones que se tomen al respecto en Washington o Bruselas es menor e incluso irrelevante.

No olvidemos que las empresas de telefonía móvil chinas ya producen sus celulares en suelo etíope (por ejemplo, Transsion). Lo mismo sucede con el sector textil, especialmente del calzado (como Huajian Shoes, que fabrica para Guess), que da trabajo a miles de empleados nativos y que ya está invirtiendo en las fábricas de automóviles ubicadas en las afueras de la capital etíope, con la mirada puesta en convertirlas en las más importantes del continente africano, así como en el sector farmacéutico. El plan es tan ambicioso que no queda nada al albur: ¡los chinos hasta construyen una carretera, perfectamente asfaltada, que conecta la ciudad turística de Lalibela con la capital etíope... y con Yibuti!

En definitiva, China es la que domina la economía de la zona, pero su plan solo es efectivo en la medida que Yibuti ofrezca a Sudán del Sur y a Etiopía la salida al mar que la independencia de Eritrea y la división de Sudán les quitó. Existe un acuerdo entre todos ellos, mientras que el rol de Yibuti puede llegar a ser el de una base que permita la proyección de fuerzas chinas tierra adentro,

en caso de que la zona sea desestabilizada por alguno de los conflictos latentes en la región. Pekín sabe que cuenta con muchas complicidades en la zona, mientras que la opinión internacional puede ver con buenos ojos ese tipo de implicación en apoyo de la estabilidad regional, habida cuenta de que en Adís Abeba tienen su sede organismos tan relevantes como la Unión Africana o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África, a los que puede venir bien la protección ofrecida sobre el terreno por la nueva gran potencia.

Conclusiones

El paso dado por China en Yibuti es importante por cuanto ratifica por la fuerza de los hechos sus pretensiones de convertirse en una potencia de aguas azules, no siendo menor la relevancia de los varios mensajes lanzados al unísono tanto a los Estados vecinos como al resto de potencias con aspiraciones globales, especialmente en lo que respecta a los Estados Unidos. Pero quedan algunas preguntas por responder, aunque en los epígrafes precedentes se dan pistas importantes para resolverlas.

¿Será el de Yibuti el modelo a seguir en otras instalaciones destinadas al «apoyo logístico» de la Flota china en ultramar? ¿Se podrá seguir afirmando que eso es coherente con el principio, tan chino, del ascenso pacífico? ¿Y qué ocurrirá con el de no injerencia en otros Estados? La primera cuestión puede ser respondida afirmativamente. Yibuti muestra el camino. Se trata de una transición relativamente fácil, máxime para un país con un potencial como el chino, diestro en la planificación, avezado en el diseño y construcción de infraestructuras, así como capacitado financieramente.

En cuanto a las dos preguntas siguientes, hay que decir que, técnicamente, es factible disponer de bases militares en un territorio de ultramar y, pese a todo, seguir afirmando que el ascenso es pacífico (aunque no pacifista, claro) o que esa potencia no injiere en los asuntos internos de nadie. Es factible, en efecto, aunque desde el momento en que un Estado dispone de bases en otros Estados de alguna manera la carga de la prueba de que no existen intenciones agresivas o de que no se pretende condicionar las políticas de los territorios afectados se traslada a la gran potencia (al fin y al cabo, la sospecha es igual de legítima cuando se trata de la expansión china).

Todo eso es verdad, pero, por esa regla de tres, lo mismo podría aducirse de la presencia por doquier de los Estados Unidos, del Reino Unido, de Francia, de Rusia. Todos estos actores pueden alegar (y de hecho lo hacen) que sus intenciones no son agresivas y que esto no quita ni añade nada esencial a las políticas soberanas de los Estados que permiten bases extranjeras en su territorio. ¿Entonces, cómo se resuelve el entuerto?

Es muy sencillo. Lo que ocurre, simplemente, es que China hace exactamente lo mismo que antes han hecho otras potencias. Es lo normal. Juega sus

cartas en función de su interés nacional (Morgenthau, 2005), atendiendo a las ventanas de oportunidad que le concede el sistema internacional (Waltz, 1987) a partir del estado de la situación política y económica doméstica (Rose, 1998), pero, como quiera que no se fía de las intenciones de las demás potencias, que ve como amenazas a su propia seguridad (Walt, 1987), apuesta por ser proactiva en su política de rearme, adoptando incluso posturas de afirmación de poder, aunque puedan molestar a alguna de esas otras potencias (Mearsheimer, 2001).

Es probable, por añadidura, que China haga todo eso con especial habilidad, al combinar de forma magistral su política de inversiones económicas (que sigue siendo su principal estilete) y, solo en segundo lugar, su presencia militar en zona. Zanahoria y palo, sí, pero en este orden. Claro que, una vez más, si miráramos con atención al pasado, podríamos comprobar que esta fue también la línea seguida por el resto de grandes potencias (en ocasiones referidas como imperios) cuando aspiraban a acceder o a consolidar tal estatus. En ese sentido, lo que la novedosa presencia china en Yibuti demuestra es, paradójicamente, que no hay nada conceptualmente nuevo en su política exterior.

BIBLIOGRAFÍA

- BECKER, Jeffrey y DOWNS, Erica (2018): «China's Djibouti military base the first of many», en *East Asia Forum* (june, 27).
- CHAZIZA, Mordechai (2018): «China's Military Base in Djibouti», en *Mideast Security and Policy Studies*, núm. 153.
- DOWNS, Erica, BECKER, Jeffrey y DEGATEGNO, Patrick (2017): *China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base*. Arlington: Center for Naval Analyses.
- HEADLEY, Tyler (2018): «China's Djibouti Base; a One Year Update». *The Diplomat* (december, 8).
- HOLMES, James R., y YOSHIHARA, Toshi (2008): *Chinese Naval Strategy in the 21st Century*. London & New York: Routledge.
- KODA, Yoji (2017): *China's Blue Water Navy Strategy and its Implications*. Washington DC: Center for a New American Security.
- MCDEVITT, Michael (2016): *Becoming a Great «Maritime Power»: A Chinese Dream*. Arlington: Center for Naval Analyses.
- MEARSHEIMER, John (2001): *The Tragedy of Great Power politics*. New York: WW Norton & Company.
- MORGENTHAU, Hans (2005 [1980]): *Politics Among Nations*. New York: McGraw Hill.
- ROSE, Gideon (1998): «Neoclassical realism and Theories of Foreign Policy», en *World Politics*, 51 (1), pp. 144-172.
- SAFFEE, Ahmad (2017): *Chinese Naval Base in Djibouti: Possibilities and Implications*. Islamabad: Institute for Strategic Studies.
- SÁNCHEZ, Pablo y PALACÍN, Blanca (2018): «La importancia geoestratégica de Yibuti», en *DT 17/2018*, Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- WALT, Stephen (1987): *The Origins of Alliance*. Ithaca: Cornell University Press.
- WALT, Kenneth (1987 [1979]): *Teoría de la Política Internacional*. Buenos Aires: Grupo Editorial Latinoamericano.
- WANG, Monica (2018): *China's Strategy in Djibouti*. New York: Council on Foreign Relations.
- XIAOYAN, Wu (2014): «China's "Sea Power Nation Strategy"», en *Asia Paper* (june). Stockholm: Institute for Security & Development Policy.