

DEL MEDITERRÁNEO A CHINA

Rutas marítimas, hegemonía y geopolítica

Por Lic. Damián Carca

El artículo examina la importancia histórica y contemporánea del poder marítimo como fundamento de la hegemonía global. A partir de un recorrido histórico que abarca desde el Mediterráneo antiguo hasta el predominio naval estadounidense del siglo XX, se analiza cómo el control de las rutas comerciales permitió el ascenso de grandes imperios y la construcción de órdenes internacionales. Asimismo, se estudia la influencia de las teorías de Alfred Thayer Mahan sobre la estrategia marítima estadounidense y el modo en que China intenta reducir su dependencia de las rutas controladas por Estados Unidos mediante corredores terrestres, proyectos ferroviarios y expansión naval. Finalmente, el trabajo sostiene que la competencia por el control de los mares continúa siendo uno de los ejes centrales de la geopolítica contemporánea.

Palabras clave: Poder marítimo; Geopolítica; Hegemonía; Alfred Thayer Mahan; Estados Unidos; China; Rutas comerciales marítimas.

Introducción

A lo largo de la historia, el control de los mares y de las rutas comerciales ha desempeñado un papel central en la construcción del poder de las grandes potencias. Desde el Mediterráneo antiguo hasta el Atlántico Norte contemporáneo, las hegemonías internacionales estuvieron estrechamente vinculadas a la capacidad de dominar espacios marítimos estratégicos, proteger el comercio y proyectar influencia sobre regiones relevantes del sistema internacional.

El presente trabajo analiza la evolución histórica del poder marítimo como herramienta geopolítica, a través del estudio del ascenso de las potencias navales europeas, la consolidación del predominio marítimo de Estados Unidos durante el siglo XX y, finalmente, la estrategia contemporánea de China para reducir su vulnerabilidad frente al dominio naval estadounidense. En este sentido, el artículo busca demostrar que las rutas marítimas continúan siendo uno de los principales escenarios de competencia geopolítica global.

La importancia de las rutas marítimas como creador de Imperios

Desde que las sociedades comenzaron a complejizarse, el mar se convirtió en una herramienta fundamental de poder geopolítico. Las primeras grandes civilizaciones orientaron sus esfuerzos al control de los espacios marítimos y, en particular, de las rutas comerciales. El Imperio aqueménida (550

– 330 a.C.), por ejemplo, proyectó su poder hacia el Levante mediterráneo¹ y transformó esa región en una zona de disputa con otras civilizaciones, especialmente con el mundo griego. Los helenos lograron imponerse gracias a sus poderosas flotas, especialmente bajo el liderazgo de Atenas (478 – 404 a.C.), dando origen a lo que posteriormente se conocería como el imperialismo ateniense. Más adelante, las conquistas de Alejandro Magno (336 – 323 a.C.) expandirían aún más la influencia helénica sobre el Mediterráneo oriental.

Sin embargo, no sería hasta el gran conflicto de la Antigüedad entre la República romana y Cartago² cuando una potencia logró establecer, por primera vez en la historia, una hegemonía sostenida sobre gran parte de un espacio marítimo. Tras las Guerras Púnicas, Roma transformó al Mediterráneo en el *Mare Nostrum*, y consolidó un dominio naval y comercial sin precedentes para la época³.

El control de los mares y de las rutas comerciales se consolidó progresivamente como una herramienta geopolítica de enorme importancia. Si en la Antigüedad el Mediterráneo había sido el eje de disputa entre las grandes potencias de la época, la expansión oceánica iniciada a fines del siglo XV trasladó la competencia hacia el Atlántico y, posteriormente, hacia escala global. Gracias a los avances en navegación, cartografía y construcción naval, pudieron consolidarse grandes imperios de ultramar. Los primeros en lograrlo fueron los imperios portugués y español; posteriormente, les seguirían los holandeses, británicos y franceses, que expandieron su influencia mundial mediante el dominio naval, comercial y colonial⁴.

De esta manera, el eje gravitacional del poder mundial se desplazó hacia el Atlántico Norte, desde donde las grandes potencias proyectaron su influencia política, económica y militar sobre el resto del mundo. Aunque en la actualidad el ascenso del Indo-Pacífico y de China parece desafiar parcialmente esa centralidad, la importancia estratégica del Atlántico Norte continúa siendo evidente. No es casualidad que la principal alianza militar contemporánea lleve el nombre de Organización del Tratado del Atlántico Norte, lo cual refleja la persistencia histórica del espacio euroatlántico como núcleo de poder global.

En este sentido, la historia del poder marítimo demuestra que el control de los mares no solo permitió la expansión comercial de las grandes potencias, sino también la construcción de órdenes internacionales y sistemas de hegemonía. Desde el Mediterráneo antiguo hasta el Atlántico Norte contemporáneo, quien logra dominar las principales rutas marítimas obtiene una ventaja decisiva en la competencia geopolítica mundial.

El ascenso de Estados Unidos hacia el dominio marítimo

El estadounidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) destaca como uno de los pensadores más importantes en guerra naval, estrategia y política internacional. En su obra más influyente, *“The Influence of Sea Power upon History”* (1890), Mahan sostuvo que el dominio de los mares constituía uno de los factores centrales para alcanzar la grandeza nacional. Según su visión, las potencias capaces de controlar

1 Holslag, J. (2019). Tres mil años de guerra y paz: Una historia política del mundo. Pasado & Presente. P.127

2 Guerras Púnicas (264–146 a.C.): Serie de tres conflictos entre Roma y Cartago por la hegemonía del Mediterráneo. La primera (264–241 a.C.) otorgó Sicilia a Roma; la segunda (218–201 a.C.) desarticuló el imperio de Aníbal tras la campaña de Escipión; y la tercera (149–146 a.C.) culminó con la destrucción total de Cartago y la consolidación del dominio romano sobre gran parte del Mediterráneo.

3 Goldworthy, A. (2019). La caída de Cartago: Las Guerras Púnicas, 265-146 a.C.. Editorial Ariel.

4 Kennedy P. (1987) Auge y caída de las grandes potencias , P.350



Mapa 1: El Imperio español y sus rutas comerciales. Extraído de: World History Encyclopedia.



Mapa 2: El Imperio británico y sus rutas comerciales. Extraído de: World trading routes in the British

las rutas marítimas, proteger el comercio oceánico y mantener una flota poderosa poseían ventajas decisivas tanto en tiempos de guerra como de paz.

“Las armadas son instrumentos de las relaciones internacionales (...). El alcance de las armadas es (...) mucho más amplio [que el de los ejércitos]. [Las armadas] pueden hacerse sentir donde los ejércitos nacionales no pueden llegar, excepto bajo protección naval... La cuestión para Estados Unidos, en lo que respecta al tamaño de su armada, no es tanto lo que desea lograr como lo que está dispuesto o no a conceder”⁵.

5 Alfred Thayer Mahan en Anderson, A. M. (2017, diciembre). Mahan’s interference in U.S. policy. Naval History Magazine, 31(6). U.S. Naval Institute. <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/2017/december/mahans-interference-us-policy>

Significant combat, bases, and expansion outside U.S. states. At World War II's height, the United States controlled approximately 30,000 installations at 2,000 base sites abroad. Map reflects relative number and positioning of bases around 1945. For ease of comparison we use contemporary borders and a Mercator projection.



Significant combat, bases, and expansion outside U.S. states. Map reflects relative number and positioning of bases, which totaled over 1,000 by the 1960s. Some bases occupied for only part of this period. For ease of comparison we use contemporary borders and a Mercator projection.



23



Mapa 5: Las principales rutas comerciales marítimas del mundo. Extraído de *El Orden Mundial* (2024).

consolidar posiciones estratégicas en el Caribe y el Pacífico mediante el control de territorios e islas como Puerto Rico, Guam y Filipinas. En paralelo, la construcción del Canal de Panamá reforzó la capacidad estadounidense de conectar rápidamente sus flotas entre el Atlántico y el Pacífico, mientras que la consolidación de bases navales en distintos puntos del globo amplió su capacidad de proyección militar y comercial.

Sin embargo, no fue hasta mediados del siglo XX, especialmente durante la Segunda Guerra Mundial y en los años posteriores a su conclusión, que Estados Unidos logró consolidar su dominio naval sobre las principales rutas marítimas globales. Uno de los primeros pasos en esa dirección fue el precio estratégico que Londres debió pagar por la ayuda estadounidense mediante el “Acuerdo de destructores por bases” de 1940, a través del cual Washington proporcionó cincuenta destructores navales antiguos a Gran Bretaña a cambio del derecho a establecer bases militares en diversos territorios británicos del Atlántico y el Caribe.⁶

Tras el final de la Segunda Guerra Mundial y posteriormente durante la Guerra Fría, Estados Unidos consolidaría definitivamente su predominio marítimo global mediante una vasta red de bases navales, alianzas militares y despliegues permanentes en los principales océanos del mundo. Esto le otorgó la capacidad no solo de intervenir sobre las rutas comerciales más importantes del planeta, sino también de proyectar poder militar e influir geopolíticamente sobre regiones estratégicas del sistema internacional.

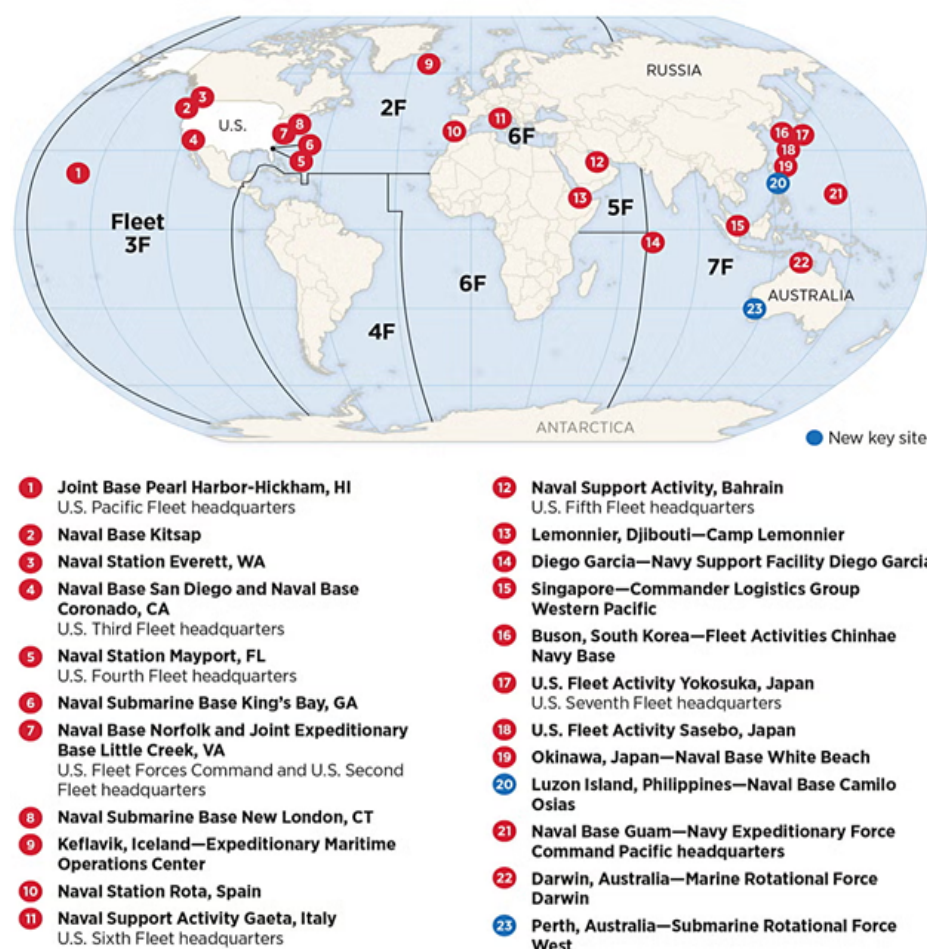
En términos geopolíticos, el predominio naval estadounidense también constituyó uno de los factores estructurales que explican la victoria de Estados Unidos sobre la Unión Soviética durante la Guerra Fría⁷. Mientras Moscú se consolidó principalmente como una potencia terrestre, con enormes dificultades para acceder libremente a los océanos y proyectar poder marítimo a escala global, Washington construyó un sistema marítimo mundial basado en portaaviones, bases navales, alianzas militares y el control de los principales *choke-*

6 EBSCO Information Services. (s.f.). Destroyers-for-bases deal. EBSCO Research Starters. <https://www.ebsco.com/research-starters/history/destroyers-bases-deal>

7 Friedman, G. (2010). Los próximos 100 años: Pronóstico para el siglo XXI. Océano

Key U.S. Naval Installations

The U.S. Navy's global operation has been bolstered in recent years by the addition of key installations: 10 sites in the Philippines, most notably Naval Base Camilo Osias, and a nuclear submarine and support ship site in Perth, Australia.



Mapa 6: Instalaciones clave de las fuerzas navales estadounidenses. Recuperado de Heritage Foundation.

points –“puntos fundamentales” en las rutas comerciales marítimas internacionales– del comercio mundial.

Esta arquitectura estratégica permitió a Estados Unidos contener a la Unión Soviética sobre el perímetro marítimo euroasiático, particularmente en las regiones que Nicholas Spykman denominó *Rimland*⁸. Desde Europa Occidental hasta Japón, pasando por el Mediterráneo, el Golfo Pérsico y el Sudeste Asiático, el poder naval estadounidense garantizó la capacidad de proyectar fuerza, proteger rutas comerciales y sostener alianzas que limitaron la expansión soviética.

Actualmente Estados Unidos cuenta con una capacidad poder marítimo con la cual seguir sosteniendo su ventaja con respecto a otras potencias. En palabras de Jonathan Masters “*Estados Unidos es una superpotencia marítima porque sus buques de guerra fuertemente armados pueden recorrer miles de kilómetros en cuestión de días y permanecer en lugares sin invadir la soberanía de otros países y, si así lo desean, sin llamar demasiado la atención. Esto convierte a la Armada en una herramienta increíblemente poderosa, especialmente para responder a crisis internacionales*”⁹.

8 Franja costera que rodea el centro continental de Eurasia. Incluye regiones como Europa Occidental, Medio Oriente, India, el Sudeste Asiático y China costera.

9 Masters, J. (2024, 12 junio). Sea power: The U.S. Navy and foreign policy. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr>.



Mapa 6: Estrecho de Malaca. Extraído de El orden Mun-



Mapa 7: Corredor Económico Pakistán-China. Extraído de Eurasia Review.

La Estrategia de China

La estrategia marítima estadounidense y el control de los principales *chokepoints* del comercio mundial representan hoy uno de los principales desafíos geopolíticos para China. Para Beijing, esta situación representa una vulnerabilidad estructural. A diferencia de Estados Unidos, China depende enormemente del comercio marítimo para sostener su crecimiento económico y abastecimiento energético¹⁰. Gran parte de sus importaciones de petróleo provenientes del Golfo Pérsico y África atraviesan el Estrecho de Malaca, uno de los *chokepoints* más importantes del sistema internacional. Este fenómeno es conocido en la literatura estratégica china como el “Dilema de Malaca”, concepto popularizado durante el gobierno de Hu Jintao¹¹ para describir la vulnerabilidad que supone para Beijing la posibilidad de que una potencia naval hostil, particularmente Estados Unidos –aunque también India puede entrar en esa categoría–, pueda interrumpir sus líneas de comunicación marítimas en caso de conflicto. “No es exagerado decir que quien controle el estrecho de Malaca también tendrá el control absoluto de la ruta energética de China”¹².

La importancia geopolítica de Malaca posee además un profundo antecedente histórico para China y para el comercio asiático en general. En 1511, el Imperio portugués conquistó la ciudad y el Sultanato de Malaca, y estableció uno de los primeros grandes puntos de control europeo sobre el comercio marítimo asiático. La ocupación portuguesa permitió a Lisboa intervenir directamente sobre el tráfico comercial entre el Océano Índico y el Mar de China Meridional, lo cual afectó las rutas tradicionales utilizadas por comerciantes chinos, árabes e indios. Para la dinastía Ming, la caída de Malaca representó un fuerte golpe geopolítico y comercial, ya que el sultanato mantenía estrechos vínculos tributarios y diplomáticos con China. La irrupción portuguesa en el estrecho alteró el equilibrio regional y constituyó uno de los primeros antecedentes de la intervención de potencias marítimas externas sobre las rutas estratégicas asiáticas¹³.

org/backgrounders/sea-power-us-navy-and-foreign-policy

10 Zhang, H. (2023, 20 diciembre). China’s economic security challenge: Difficulties overcoming the Malacca dilemma. Georgetown Journal of International Affairs. <https://gjia.georgetown.edu/conflict-security/chinas-economic-security-challenge-difficulties-overcoming-the-malacca-dilemma/>

11 Storey, I. (2006). China’s Malacca dilemma. China Brief, 6(8). Jamestown Foundation. <https://jamestown.org/chinas-malacca-dilemma/>

12 Ibidem.

13 Kaplan.

En consecuencia, Beijing desarrollo una estrategia para disminuir su vulnerabilidad frente al control marítimo norteamericano. Uno de los principales instrumentos de esta política ha sido la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por Xi Jinping, mediante la cual China intenta construir corredores terrestres y marítimos alternativos que le permitan diversificar sus rutas comerciales y energéticas.

Uno de los proyectos más importantes en este sentido es el *China-Pakistan Economic Corridor*¹⁴, que conecta la provincia china de Xinjiang con el Puerto de Gwadar sobre el Mar Árabe. La lógica geopolítica detrás de este corredor consiste en permitir que mercancías y eventualmente hidrocarburos puedan llegar a territorio chino evitando parcialmente el paso por Malaca. Aunque las dificultades geográficas, los problemas de estabilidad de Pakistán y los elevados costos limitan por ahora su capacidad real de reemplazar las rutas marítimas tradicionales, el proyecto posee un enorme valor estratégico para Beijing al otorgarle una salida directa al Océano Índico.

En paralelo, China impulsó el desarrollo del corredor China-Myanmar¹⁵, considerado uno de los intentos más ambiciosos de reducir la dependencia del Estrecho de Malaca. A través del puerto de Kyaukpyu, Beijing logró construir oleoductos y gasoductos que conectan el Océano Índico con la provincia de Yunnan. De esta manera, parte de las importaciones energéticas chinas pueden ingresar directamente desde Myanmar hacia el interior continental sin necesidad de atravesar Malaca. Sin embargo, el desarrollo del puerto de aguas profundas y del proyecto ferroviario asociado avanza con mayor lentitud debido a la guerra civil en Myanmar y a la inestabilidad política y de seguridad que esta genera.

Asimismo, China avanzó en la construcción de una extensa red ferroviaria internacional destinada a integrar económicamente Eurasia y disminuir su dependencia de las rutas marítimas controladas por potencias navales. Uno de los proyectos más relevantes es el *China-Laos Railway*¹⁶, que conecta la provincia



Mapa 8: Corredor económico China-Myanmar. Extraído de la

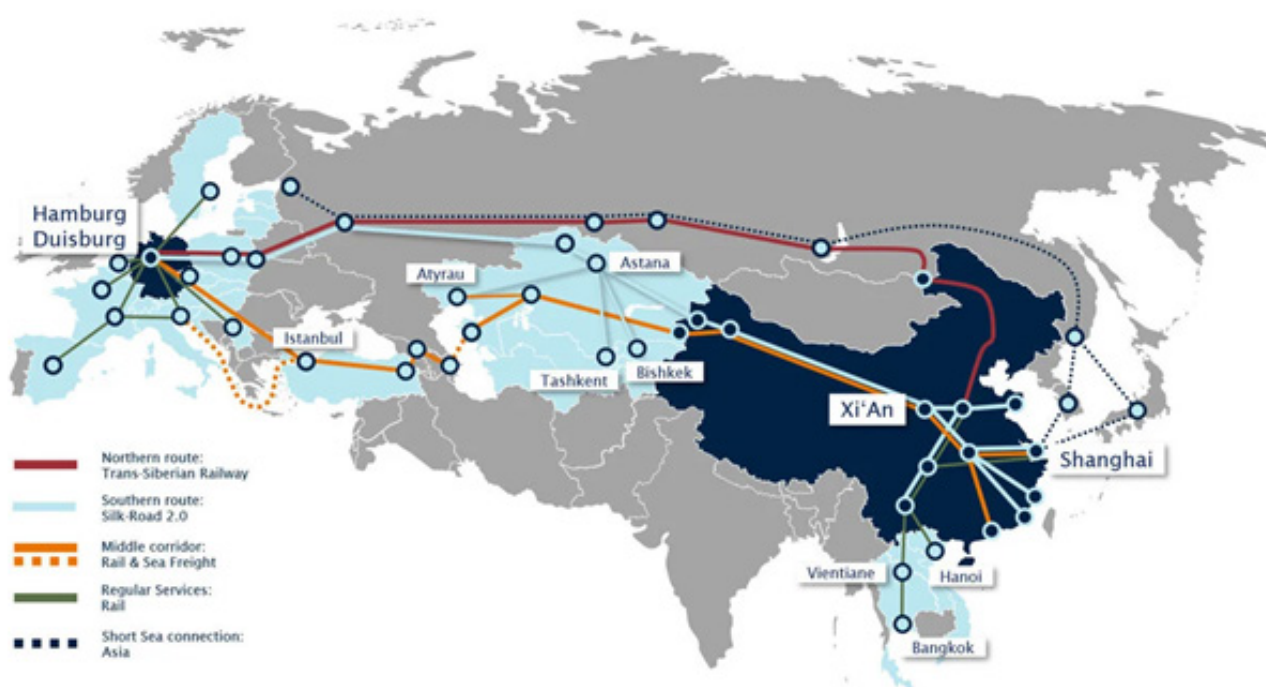


Mapa 9: China-Laos Railway. Recuperado de ASEAN Skyli-

14 How CPEC 2.0 can reshape Pakistan's economy. (2026, mayo 10). *Eurasia Review*. <https://www.eurasiareview.com/10052026-how-cpec-2-0-can-reshape-pakistans-economy-oped/>

15 Bicker, L. (2024). China spent millions on this new trade route - then a war got in the way. BBC News. BBC News

16 Sharma, S. (2025, julio 28). How China-backed highway may turn landlocked Laos into a trade gateway. South China



Mapa 10: Puente terrestre euroasiático. Extraído de Leschaco

china de Yunnan con Laos y forma parte del proyecto ferroviario panasiático que busca extenderse hacia Tailandia, Malasia y eventualmente Singapur. La lógica estratégica detrás de esta infraestructura consiste en consolidar corredores terrestres que permitan a China acceder al sudeste asiático continental sin depender exclusivamente de las rutas marítimas tradicionales.

De manera similar, Beijing impulsó el desarrollo del *China Railway Express*¹⁷, una vasta red ferroviaria que conecta China con Asia Central, Rusia y Europa. Estos corredores ferroviarios permiten transportar mercancías hacia el continente europeo reduciendo parcialmente la dependencia de las rutas marítimas controladas por Estados Unidos y sus aliados. Aunque el transporte marítimo continúa siendo mucho más eficiente y económico para grandes volúmenes de comercio, las vías férreas otorgan a China mayor resiliencia estratégica frente a eventuales bloqueos navales.

Sin embargo, la estrategia china no se limita únicamente al desarrollo de infraestructura terrestre. Beijing también comprendió que, para desafiar verdaderamente el predominio marítimo estadounidense, debía fortalecer su propia capacidad naval. Como hemos mencionado en artículos anteriores¹⁸.

Mientras Estados Unidos continúa sosteniendo un sistema de predominio naval global basado en bases militares, alianzas y control de *chokepoints* marítimos, China intenta reducir esa vulnerabilidad median-

Morning Post. South China Morning Post. <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3352896/how-china-backed-highway-may-turn-landlocked-laos-trade-gateway>

17 Tiseo, I. (2022, enero 26). The China-Europe Railway Express: A closer look into the world's longest railway line. European Guanxi. European Guanxi. <https://www.europeanguanxi.com/post/the-china-europe-railway-express-a-closer-look-into-the-world-s-longest-railway-line>

18 Carca, D. Observatorio Estratégico de los Mares de China. (2026). La Ruta de la Seda Polar y la proyección estratégica china en el Ártico [Boletín N.º 28]. https://www.undef.edu.ar/fmc/maresdechina/boletin/MaresDeChina-boletin28-2026_Analisis1.pdf

te corredores terrestres, vías férreas internacionales, y el fortalecimiento progresivo de su poder naval. En definitiva, Beijing busca evitar que el mar vuelva a convertirse, como ocurrió durante el período colonial, en el principal instrumento de subordinación estratégica de China frente a las grandes potencias marítimas.

Conclusiones

La historia de las relaciones internacionales demuestra que el control de los mares y de las rutas comerciales ha constituido uno de los principales fundamentos del poder global. Desde las disputas en el Mediterráneo antiguo entre persas, griegos, romanos y cartagineses, hasta la expansión atlántica de las potencias europeas y el posterior predominio naval estadounidense, las grandes hegemonías históricas estuvieron estrechamente vinculadas a la capacidad de proyectar poder marítimo.

Las teorías de Alfred Thayer Mahan encontraron su máxima expresión en el ascenso de Estados Unidos durante el siglo XX. Mediante el control de *chokepoints* estratégicos, una vasta red de bases militares y el dominio de las principales rutas oceánicas, Washington logró construir un orden internacional sustentado en su supremacía naval. Este predominio no solo le permitió consolidarse como potencia global, sino también contener a la Unión Soviética durante la Guerra Fría y garantizar la seguridad del comercio marítimo internacional.

Sin embargo, el ascenso de China está introduciendo nuevas dinámicas en la competencia geopolítica global. Consciente de su vulnerabilidad frente al control marítimo estadounidense, Beijing impulsa una estrategia orientada a diversificar sus rutas comerciales y energéticas mediante corredores terrestres, redes ferroviarias internacionales, puertos estratégicos y el fortalecimiento progresivo de su poder naval. El llamado “Dilema de Malaca” refleja precisamente cómo las rutas marítimas continúan siendo un elemento central de la disputa por el poder mundial.

En definitiva, lejos de haber perdido relevancia, el dominio de los mares continúa siendo uno de los pilares fundamentales de la geopolítica contemporánea. La actual competencia entre Estados Unidos y China demuestra que, al igual que ocurrió con las grandes potencias del pasado, quien logre garantizar el control de las principales rutas marítimas y de los espacios estratégicos del comercio internacional poseerá una ventaja decisiva en la configuración del orden mundial del siglo XXI.

Bibliografía

Anderson, A. M. (2017, diciembre). Mahan's interference in U.S. policy. *Naval History Magazine*, 31(6). U.S. Naval Institute. <https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/2017/december/mahans-interference-us-policy>

Bicker, L. (2024). China spent millions on this new trade route - then a war got in the way. *BBC News*. <https://www.bbc.com/news/articles/czjyj2rd1zpo>

Carca, D. (2026). La Ruta de la Seda Polar y la proyección estratégica china en el Ártico (Boletín N.º 28). Observatorio Estratégico de los Mares de China. https://www.undef.edu.ar/fmc/maresdechina/boletin/MaresDeChina-boletin28-2026_Analisis1.pdf

EBSCO Information Services. (s.f.). Destroyers-for-bases deal. EBSCO Research Starters. <https://www.ebsco.com/research-starters/history/destroyers-bases-deal>

El Orden Mundial. (2022, 17 agosto). La geopolítica del estrecho de Malaca. *El Orden Mundial*. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/geopolitica-estrecho-malaca/>

- El Orden Mundial. (2024). Las principales rutas comerciales marítimas del mundo. El Orden Mundial. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/principales-rutas-comerciales-maritimas-del-mundo/>
- Friedman, G. (2010). Los próximos 100 años: Pronóstico para el siglo XXI. Océano
- Goldsworthy, A. (2019). La caída de Cartago: Las Guerras Púnicas, 265-146 a.C. Editorial Ariel
- Heritage Foundation. (2026). U.S. Navy. En 2026 Index of U.S. Military Strength. The Heritage Foundation. <https://www.heritage.org/military-strength/assessment-us-military-power/us-navy>
- How CPEC 2.0 can reshape Pakistan's economy. (2026, 10 mayo). Eurasia Review. <https://www.eurasiareview.com/10052026-how-cpec-2-0-can-reshape-pakistans-economy-oped/>
- Holslag, J. (2019). Tres mil años de guerra y paz: Una historia política del mundo. Pasado & Presente.
- Kennedy P. Auge y caída de las grandes potencias (Barcelona: Debolsillo, 2000; 1ª ed. 1987)
- Leschaco. (s.f.). The Eurasian Land Bridge: History, challenges and opportunities in rail freight between Asia and Europe. <https://www.leschaco.com/es/corporate-blog/blog-post/the-eurasian-land-bridge-history-challenges-and-opportunities-in-rail-freight-between-asia-and-europe.html>
- Luscombe, S. (s.f.). World trading routes in the British Empire [Mapa]. The British Empire. <https://www.britishempire.co.uk/article/worldtradingroutesmap.htm>
- Masters, J. (2024, 12 junio). Sea power: The U.S. Navy and foreign policy. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/backgrounders/sea-power-us-navy-and-foreign-policy>
- Netchev, S. (2024). 7 Maps of the Spanish Colonial Empire [Galería de mapas]. World History Encyclopedia. <https://www.worldhistory.org/collection/198/7-maps-of-the-spanish-colonial-empire/7/>
- Sharma, S. (2025, 28 julio). How China-backed highway may turn landlocked Laos into a trade gateway. South China Morning Post. <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3352896/how-china-backed-highway-may-turn-landlocked-laos-trade-gateway>
- Storey, I. (2006). China's Malacca dilemma. China Brief, 6(8). Jamestown Foundation. <https://jamestown.org/chinas-malacca-dilemma/>
- Tiseo, I. (2022, 26 enero). The China-Europe Railway Express: A closer look into the world's longest railway line. European Guanxi. <https://www.europeanguanxi.com/post/the-china-europe-railway-express-a-closer-look-into-the-world-s-longest-railway-line>
- Vine, D. (s.f.). Maps. David Vine. <https://www.davidvine.net/maps.html>
- Zhang, H. (2023, 20 diciembre). China's economic security challenge: Difficulties overcoming the Malacca dilemma. Georgetown Journal of International Affairs. <https://gjia.georgetown.edu/conflict-security/chinas-economic-security-challenge-difficulties-overcoming-the-malacca-dilemma/>