

“Situación Geopolítica actual en Asia”

En el Boletín N° 30 de Julio del presente año, se efectuó un análisis del proceso de modernización de las FF.AA de China, en el contexto de una nueva dimensión estratégica y la posición de China en un nuevo entorno regional y mundial. Ello, inevitablemente, obliga a dar una mirada más global a la realidad geopolítica de Asia en torno a esta expansión de China, cuyas complejidades inciden directamente en la política y las actuaciones internacionales de las principales potencias que componen la región.

La Ruta de la Seda del Siglo XXI

Desde 2013 el Presidente chino Xi Jinping ha dado a conocer lo que denominó “nueva ruta de la seda”, que comprende una ruta marítima y una ruta terrestre para proyectar sus exportaciones al resto del mundo, lo que conlleva la necesidad de asegurar la mayor estabilidad posible a la zona involucrada en estas rutas. Esto, desde luego, tiene una directa relación con el notable desarrollo de las capacidades y organización de las Fuerzas Armadas. Esta iniciativa, también conocida como One Belt, One Route (OBOR por sus siglas en inglés) ha sido señalada como una oposición a los posibles efectos del TPP (Trans Pacific Partnership) que lideraba Estados Unidos de N.A, el cual podría debilitar el avance comercial de China.

El corredor entre China y Paquistán

El corredor China-Paquistán, que fue anunciado en abril de 2015 y ahora se encuentra en fase inicial de implementación, busca conectar el puerto de Gwadar en el suroeste de Pakistán con la región autónoma de Xinjiang en el noroeste de China, mediante una combinación de carreteras, vías ferroviarias y oleoductos, que se suman a aeropuertos, redes de fibra óptica y redes de energía. La importancia estratégica de este corredor, radica en que permite a China el acceso al Océano Índico, el Mar Árabe y hacia Occidente prescindiendo de la India y evita el extenso rodeo que debía seguir su tráfico marítimo por el Este y el Sur, antes de proyectarse al poniente. El 78% del transporte marítimo de hidrocarburos y otros elementos fósiles para la generación de energía, reducirá su recorrido desde los más de 12.000 km. actuales, a aproximadamente 3.000 Km. Además, la posición en lo estratégico frente a sus principales competidores (EE.UU. de N.A, Japón y la India) se verá notoriamente mejorada.

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA



Fuente: BBC.

Figura 1: Nueva ruta

EL PAÍS

Efectos y reacciones

La India, tras la caída del muro de Berlín en el año 1989, quedó en una situación de cierto aislamiento, que fue agravada por el crecimiento y expansión de China. Debe recordarse que hasta ese entonces, India era un aliado importante para la ahora extinta Unión Soviética. Conjuntamente con esa situación, un asunto que preocupa a la India radica en que el mencionado proyecto chino atraviesa una zona que se mantiene en disputa entre India y Paquistán (en la región de Cachemira), por lo que las autoridades indias se oponen a un proyecto que –señalan- internacionaliza un conflicto que siempre se ha mantenido en el ámbito bilateral, por lo que consideran que atenta contra su soberanía.

Conjuntamente con lo anterior, el gobierno indio ha reaccionado mediante la creación de sus propios corredores transnacionales, que cuentan con un importante apoyo financiero desde Japón, además de incrementar el esfuerzo de industrialización de la India. Debe tenerse en cuenta que, a lo largo de la historia, las relaciones entre India y Japón han sido siempre muy estrechas. Durante siglos han llevado adelante intercambio de elementos culturales, principalmente como resultado del budismo que se diseminó en forma indirecta desde la India a China y de allí a Japón. Durante la Segunda Guerra Mundial, el Ejército Imperial de Japón utilizó al Ejército Nacional de la India en batallas contra las fuerzas británicas. La India es el mayor receptor de fondos de cooperación japoneses para el desarrollo. La India y el Japón se han apoyado mutuamente en los momentos críticos de su historia. Varias empresas japonesas, poseen fábricas en la India, y con el crecimiento y desarrollo de la economía de la India, se ha convertido en un mercado importante para las compañías japonesas, donde por ejemplo han sido de las primeras empresas en invertir en la India. La mayor empresa japonesa que ha invertido en India es Suzuki el gigante automotriz, que se posicionó como el mayor fabricante de vehículos de la India.

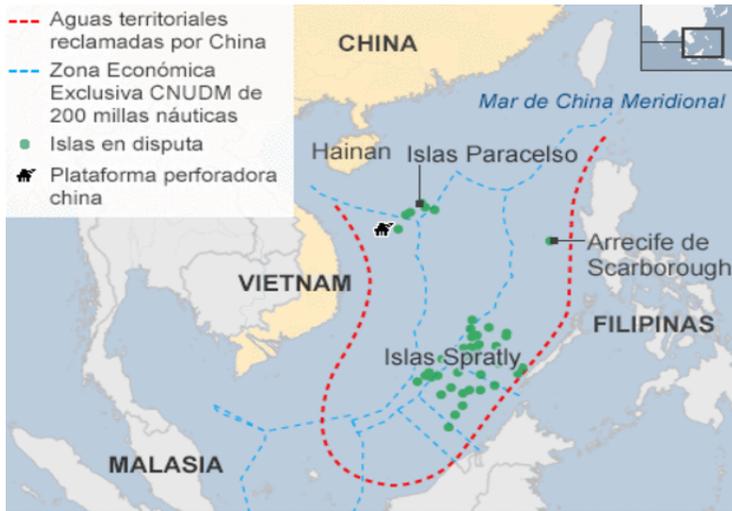
China ha respondido con un “acercamiento indirecto” a través de Rusia, que tiene la herencia de haber sido un aliado histórico de la India para el emprendimiento. Ello, con el evidente propósito de reducir tensiones y evitar el fracaso de su ambicioso proyecto. Moscú y Beijing mantienen posiciones similares sobre diversas materias en el ámbito internacional, al tiempo que sus relaciones económicas y políticas se están fortaleciendo. Las sanciones impuestas por Estados Unidos de N.A. y la Unión Europea contra Rusia han acelerado el acercamiento de Moscú y Beijing, especialmente en el campo energético. Consecuentemente, las buenas relaciones de China con su vecino del norte cooperan a rebajar las tensiones con India, su otrora aliado.

El conflicto de Corea, agrega una complejidad adicional a la situación de la región. Además de que evidentemente un foco de conflicto regional atenta contra los intereses de aquellos más comprometidos con el comercio internacional, China se debate entre la obligación de cooperar a la desnuclearización de Corea del Norte y el hecho de que necesita que norcorea se mantenga vigente y fuerte, pues constituye una barrera contra la potencial hegemonía de la presencia de los Estados Unidos de N.A. en la zona a través de su presencia en Corea del Sur. En esta situación, los Estados Unidos de N.A. son apoyados decididamente por Japón, que históricamente han tenido una relación difícil con Corea y conviven con la amenaza concreta de los avances norcoreanos en el área misilística y nuclear.

El conflicto por las islas Spraty, que se mantiene durante años y cada cierto tiempo es recordado por los medios internacionales a causa de alguna acción de soberanía china o reacciones de los demás países, tiene una importancia geopolítica considerable e involucra a muchos

BOLETÍN DE ANÁLISIS N° 32-2017 Hoja N° 2

actores. En la actualidad, varias naciones (China, Filipinas, Vietnam, Malasia y Taiwán) reclaman para sí parte o la totalidad del territorio del área oceánica y de las Islas Paracels y las Islas Spratly, las dos cadenas de atolones que hay en la zona. Junto a estas, hay docenas de atolones, bancos de arena y arrecifes, muchos de los cuales se inundan según las mareas o permanecen sumergidos permanentemente.



Fuente: CNUDM, CIA

Figura 1: Zona de las islas en disputa. Fuentes: Convención UN sobre Derecho del Mar, CIA y BBC

A pesar de que no están habitadas masivamente, estas islas tienen un alto valor geoestratégico y económico, y se cree que la zona almacena una gran cantidad de recursos naturales, especialmente petróleo y gas. Sin embargo, hasta la fecha no se han podido realizar exploraciones detalladas de lo que contiene, por lo que los cálculos se han hecho en base a estimaciones extrapoladas de las riquezas minerales que poseen zonas aledañas a la del conflicto. Además de esto, sus aguas acogen un tercio del tráfico mundial marítimo y contienen importantes reservas pesqueras que proveen de alimento a poblaciones de toda la región.

China, es el Estado que pide para sí una mayor porción de territorio, un área contenida dentro de lo que se conoce como "la línea de los nueve puntos" y que se extiende cientos de kilómetros al sur y al este de su provincia más meridional, la de Hainan.

Para sostener su demanda, Beijing alega que su derecho a la zona se remonta a varios siglos atrás, cuando las islas Paracel y Spratly eran consideradas parte integral de China, y que en 1947 ya publicó un mapa detallando sus reivindicaciones. Desde 2012, China ha incluido estas islas como parte de sus "intereses nacionales básicos".

Por su parte, Vietnam rechaza la versión histórica china alegando que su vecino nunca había reclamado la soberanía sobre las islas antes de los años 40, y afirma que tienen documentos que prueban que desde el siglo XVII ellos han gobernado las islas. Mientras tanto, Filipinas invoca su proximidad geográfica como base principal de su demanda. Filipinas reclama un sector de las islas, el llamado "grupo insular Kalayaan", como territorio descubierto y reclamado en 1946 por el nacional Tomás Cloma y que en 1978 pasó a formar parte de las Filipinas por decreto presidencial. Malasia reclama desde 1979 varias islas, y al igual que Brunei reclama como suyo espacio marino en ese archipiélago, aduciendo derechos legitimados años después por la Tercera Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar), instrumento jurídico que desde 1994 otorga a

países archipelágicos hasta 200 millas náuticas de plataforma continental y zona económica exclusiva. Tanto Filipinas como Malasia y Brunei en esencia rechazan el argumento histórico de descubrimiento y ocupación efectiva esgrimido por China y Vietnam. Finalmente, Malasia y Brunei también reclaman una zona que, argumentan, está dentro de sus zonas económicas exclusivas definidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Taiwán, reclama lo mismo que China.

En los últimos años, **China ha intensificado sus trabajos de recuperación de tierras** en los arrecifes y atolones disputados con el resto de los países. Navíos chinos han dragado y construido nuevos puertos, mientras que sus grúas han erigido islas artificiales sobre arrecifes sumergidos. Hay evidencia concreta de que la construcción de una pista de aterrizaje en una de ellas, junto con instalaciones de Defensa Antiáerea y otras también de carácter militar. Durante meses, los Estados Unidos han denunciado ilegalidad de esto, junto con invocar y emplear el derecho de paso "por aguas internacionales". El Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya, recientemente, asestó un fuerte golpe a la pretensión china, al declarar que "no tiene derechos históricos" sobre las islas. Por otra parte, Filipinas construyó algunas instalaciones militares en varios arrecifes de estas islas.

El desafío de la cooperación regional

Se visualiza que Asia reúne las condiciones para, superando las diferencias antes explicadas, unirse en torno a las iniciativas de interconectividad que le permitan enfrentar exitosamente la competencia occidental. La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático ASEAN, es una buena aproximación a instancias de cooperación regional. Constituida por 10 países miembros y 3 observadores, sus logros en integración económica y arancelaria y en materias de seguridad son una demostración de que Asia puede superar sus diferencias.



Figura 3: Países integrantes en pleno, de ASEAN

Sin embargo, de no lograrlo, tendrán que asumir el impacto de su incapacidad para solucionar sus diferencias en lo étnico, político y religioso en el desarrollo económico regional. Si el corredor que ha diseñado China logra transformarse en un elemento propiciador de la integración, se revelará como un ejemplo mundial de madurez política. Si el corredor, por el contrario, fracasa a causa de las oposiciones de los actores, Asia continuará con altos indicadores de crecimiento pero con la inestabilidad que produciría la amenaza constante de conflictos entre formas de Estado, creencias religiosas, tensiones territoriales y balances de poder, que cada cierto tiempo producirían crisis que afectarían a la región como un todo.

Adaptado de artículo de la Doctora Soraya Caro Vargas e información de fuentes varias en Internet. MLL.