
Los desafíos geopolíticos de la Nueva Ruta de la Seda para India

Luna Tissera²

One Belt, One Road: El ambicioso proyecto chino

Hacia el año 2013, el presidente chino, Xi Jinping, presentó el proyecto para la construcción del plan económico conocido como la *Iniciativa del Cinturón de la Ruta y la Seda* o por sus siglas en inglés, *One Belt, One Road (OBOR)*. El plan supone el desarrollo de una red de comercio e infraestructura que conectará Asia con Europa y África, y en un futuro, con América Latina y Oceanía. Se prevé la creación de dos tipos de sistemas de conexión: por un lado, One Belt, abarca la construcción de vías de comunicación terrestres, ferrocarriles y autopistas, oleoductos y gasoductos que inician en China y cruzan Asia Central y Rusia hasta puertos europeos. Y, por otro lado, One Road, supone la creación y modernización de vías marítimas que abarcan puertos del Mediterráneo, el Mar Rojo, el Océano Índico y el Mar del Sur de China. (Ibarra,2019)

La iniciativa de OBOR se enmarca dentro de los grandes esfuerzos de la República Popular China (RPC) por consolidar su liderazgo mundial y reafirmar su poderío regional. Esta tendencia va de la mano con la implementación de una diplomacia que adquirió rasgos más activos con la llegada Xi Jinping. La cual ha sido caracterizada por académicos, como proactiva, segura y asertiva que se asienta sobre las bases de una política exterior que discute la necesidad de gestionar un país con una credibilidad estratégica (Rubiolo.et.al.:2020). Este concepto supone “un acercamiento a terceros Estados, en búsqueda de apoyos -y eventualmente alianzas- fundamentales para la construcción del liderazgo global.” (Rubiolo.et.al.,2020, pág.95)

En esta línea, fuentes oficiales chinas, delinearon los objetivos principales de la Nueva Ruta, tendientes a contribuir con la coordinación de las políticas en el continente asiático, la promoción de la liberalización comercial e integración financiera y el aumento de la conectividad comercial y de personas a través de una red de infraestructura. (Saran,2015)

El ambicioso proyecto se extiende por seis corredores económicos que unen diversos puntos, entre los que se encuentran (1) El Puente Terrestre Euroasiático que atraviesa Kazajstán, Rusia, Bielorrusia y Polonia hasta la costa alemana. (2) El Corredor China-Mongolia-Rusia que comprometería redes de vinculación terrestre. (3) El Corredor China-Asia Central-Asia Occidental que pasa por las naciones centroasiáticas hasta salir al Mediterráneo por Turquía. (4) Y el Corredor China-Pakistán que unirá Kashgar, en la provincia china de Xinjiang, con el puerto de Gwadar en la costa pakistaní. Los dos últimos corredores son marítimos y comprenden: (5) El Corredor China-Indochina que vincula a los países del sudeste asiático. Y finalmente, (6) El Corredor Bangladesh-China-India-Myanmar que está en revisión por parte de los últimos que evalúan su participación. (Senac González,2019)

OBOR ha sido emblemático desde que se anunció, no sólo porque supone el aumento de la influencia china, sino que, de concretarse, crearía un corredor económico que beneficiará de manera directa a una población de 4.400 millones de personas, casi el 63% de la población mundial, capaz de generar un PBI anual colectivo de 2,1 billones de dólares, lo que representa el 29% de la riqueza global. (Jhonson, 2016) Razón por la cual, países del mundo miran con gran atención el avance de este proyecto.

Este es el caso de India, que observa con cierto recelo y duda su participación. Principalmente, porque percibe que la RPC invadirá su tradicional zona de influencia en la región de Asia Meridional, como así también se convertirá en una amenaza para su seguridad. En el presente escrito se analizarán las implicancias geopolíticas que enfrentará India ante el desarrollo del corredor marítimo China-Myanmar-Bangladesh-India y el Corredor China-Pakistán.

Implicancias geopolíticas de OBOR para India

Los desafíos que enfrenta el país, tras el anuncio del megaproyecto chino, develan una tensa relación con su contraparte asiática, la RPC. El foco de atención se dirige hacia dos puntos claves de Asia Meridional: el Océano Índico y Pakistán. El primero está conectado con las zonas comerciales más importantes del mundo: el estrecho

2 Lic. en Relaciones Internacionales. Miembro del Grupo Jóvenes Investigadores (IRI, UNLP)

de Malaca, Ormuz y Bab el Mandeb. A pesar de que India tiene sus costas rodeadas por el Índico y es una de sus zonas de influencia, no lo domina completamente, razón por la cual, la RPC se está consolidando en puertos importantes y ha tomado fuerza el concepto del Collar de Perlas, conformado por la red portuaria de Hambantota (Sri Lanka), Gwadar (Pakistán) y Kyaukpyu (Myanmar). (Scott,2008 en Senac Gonzalez,2019)

El segundo, se perfila como el corredor más conflictivo, dado que conecta a China con el Océano Índico a través de Pakistán. Esto no sólo reduce la influencia de India en el mar, sino que también reaviva una zona conflictiva entre India y Pakistán al atravesar la región de Cachemira, que ha sido una zona de disputa territorial histórica entre ambos países. (Senac González, 2019)

Corredor Bangladesh-China-Myanmar-India

El presente corredor tiene las intenciones de conectar los “puertos del noreste, sudeste y sur de Asia con la Península Arábiga, el Golfo Pérsico, África Oriental y el Mediterráneo, formando un bucle que termina en el Pireo (Italia) y Rotterdam (Países Bajos) en Europa y Mombasa (Kenya) en África.” (Concatti,2017, pág.179) Estas conexiones le proporcionará a la RPC un aumento directo de su proyección sobre el Índico, poniendo en jaque a Nueva Delhi.

El principal interés que ve la RPC en esta ruta se encuentra en el mar. El Océano Índico es un espacio clave para la expansión de sus objetivos comerciales y económicos, como así también, un punto importante para incrementar su influencia. Ante el avance chino, el gobierno de India, en respuesta, redefinió su política exterior y pasó del concepto *Look East Policy* al *Act East Policy*, con el objetivo de impulsar sus relaciones con los países del Sudeste Asiático, específicamente con el ASEAN, para crear alianzas que socaven las intenciones chinas. (Senat,2019)

Desde la RPC, intentaron convencer a India de que se sume a la construcción del corredor. La presión fue tan grande que, en 2017, el secretario de Relaciones Exteriores del país, Subrahmanyam Jaishankar, confirmó su participación en el proyecto. Si bien esto parecería un logro significativo para Beijing, desde Nueva Delhi aún no se realizó una ratificación oficial para cooperar.

En esta línea, es importante destacar que el funcionario indio, no mencionó una participación total, dado que “si bien podría beneficiarse con los proyectos chinos, el gobierno indio estima que el objetivo de estas rutas terrestres es aumentar los enlaces de China con el mar a través de la península del sur de Asia, donde India también tiene interés de extender su liderazgo.” (Concatti,2017, pág.180)

Corredor Económico China-Pakistán (CPEC por sus siglas en inglés)

Este corredor es sin dudas el que mayor preocupación ha causado a India. Desde su independencia, mantuvo con Pakistán una tensa relación por conflictos territoriales. Entre ellos se destaca el conflicto de Cachemira, que se mantiene latente hasta la actualidad y se convirtió en un territorio fronterizo disputado históricamente por ambos países. El lanzamiento de OBOR acentuó más esta rivalidad “porque supone la extensión del área de influencia de China por Asia Meridional al extender sus redes comerciales por Pakistán, Afganistán, el océano Índico y el Sudeste Asiático.” (Senac Gonzalez,2019, pág.23)

El CPEC conecta todas las provincias pakistaníes, desde el puerto de Gwadar hasta la ciudad de Kashgar, en la región china de Xinjiang. Las provincias más importantes de esta ruta son las costeras de Pakistán: Baluchistán y Sindh, ya que en ellas se ubican los puertos de Gwadar, Karachi y Qasim que tienen salidas al Índico. Hacia el interior atraviesa Punjab, provincia de mayor concentración poblacional pakistaní, siguiendo por Khyber, Pakhtunkhwa al norte, donde se encuentra el paso de Khyber, que constituye la vía de entrada china a Afganistán. El punto más problemático es el paso por la región de Gilgit-Baltistán, que forma parte del territorio disputado de Jammu y Cachemira y se encuentra el paso de Khunjerab: entrada de la RPC desde Pakistán. (Senat,2019)

Es importante destacar que el CPEC es el corredor más avanzado del proyecto y es considerado el pilar de la Franja y la Ruta. Para Pakistán, el desarrollo de las conexiones sería beneficioso en términos económicos, ya que, tras la firma de 51 acuerdos con la RPC, se acordó la construcción de una serie de rutas, ferrocarriles y gasoductos que agilizarán el comercio y el tráfico de personas entre los países. El valor agregado de estos proyectos será la creación de 700.000 puestos de trabajo y un aporte entre un 2% y un 2,5% al PBI del país pakistaní. (Ahmad,2016)

Para la RPC, el corredor es importante por tres razones. En primer lugar, por el interés chino de mantener la seguridad doméstica. Esto requiere de la colaboración pakistaní, ya que el movimiento independentista chino de Xinjiang que está vinculado al terrorismo islámico en Pakistán y Afganistán se refugió en las fronteras de ambos países. Por lo tanto, el esfuerzo de la RPC en lograr una buena relación con el gobierno pakistaní está dado bajo el interés chino de contrarrestar actividades terroristas para así favorecer la seguridad doméstica y reducir las inestabilidades generadas por sus vecinos. (Senac,2019)

En segundo lugar, el CPEC constituye, al igual que el resto de los corredores, una motivación económica, ya que le proporcionará a la RPC el desarrollo de nuevas rutas que la conecten con sus principales proveedores de petróleo. Es decir, le “permite reducir la distancia que estos recursos tienen que recorrer desde Oriente Medio a unos 12.000 km” de la RPC. (Clemens, 2018 en Senac Gonzalez,2019, pág.50).

En tercer lugar, reducirá la distancia con los mercados de Medio Oriente y África, permitiendo así el acceso de las exportaciones chinas e incrementará el volumen del comercio y el crecimiento económico chino. (Senac Gonzalez,2019)

Desde el lado indio, se percibe que el CPEC, específicamente el puerto de Gwadar, al ser desarrollado y operado por empresas chinas, generará ventajas económicas y estratégicas solo para la RPC. Lo cual, le permitirá al gigante asiático el acceso a rutas de petróleo a través de caminos alternativos que eviten el Estrecho de Malaca -dominado por Occidente- y se accedería, a través del oleoducto Sittwe-Kunming en Myanmar. El control de dicho puerto, le otorgaría a la RPC una mayor presencia naval de manera permanente en el océano Índico occidental. (Ahmad,2016)

Reflexión final

Es clara la evidencia de que OBOR representa para India un desafío geopolítico y económico que ubica al país en una encrucijada. Desde el lado indio, se percibe que China está construyendo un reino geoestratégico que no deja márgenes de acción al resto de los países y los convierte directamente en dependientes de su economía. Además, considera que el proyecto está lejos de ser una ruta de cooperación para los países que la integran y se perfila más como un mecanismo para impartir la influencia china en Asia. La justificación radica, en que el proyecto se anunció en el mismo momento en que la RPC comenzó los reclamos en el Mar del Sur de China. (Ahmad,2016) Esta situación implica un gran desafío para Nueva Delhi, que no sólo tiene que lidiar con un corredor marítimo que potencia la presencia china en el Océano Índico, sino que también tiene que prestar atención al CPEC, el cual se está convirtiendo en la nueva esfera de influencia económica de la RPC y que podría desestabilizar la seguridad india en cualquier momento.

Bibliografía

- Ahmad, T. (2016) “Who's Afraid of One Belt One Road?”. Diario The Wire. <https://thewire.in/external-affairs/one-belt-one-road-shaping-connectivities-and-politics-in-the-21st-century>
- Concatti, A. (2017) “Los desafíos de la Nueva Ruta de la Seda para India”. *Journal de Ciencias Sociales*, Año 5(9), pp.178-187.
- Ibarra Domínguez, H. (2019) “La Nueva Ruta de la Seda”. Comercio Exterior Bancomext. Disponible en: <https://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=341&t=la-nueva-ruta-de-la-seda>
- Johnson, C. (2016). President Xi Jinping's “Belt and Road” Initiative. Center for Strategic & International Studies.
- Rubiolo, F.; Busilli, V.; Escobar, E. (2020) “Análisis de la política exterior de Xi Jinping hacia el Sudeste de Asia: Estrategias, intereses y dimensiones.” *Rev. Relaciones Internacionales*. N.o 93.2, pp. 93-118.
- Saran,S. (2015). What China's One Belt and One Road Strategy Means for India, Asia and the World. Diario The Wire: <https://thewire.in/external-affairs/what-chinas-one-belt-and-one-road-strategy-means-for-india-asia-and-the-world>
- Senac González, M. (2019) “Las Consecuencias de la Política One Belt One Road en las Relaciones Sino-Indias”. Universidad Pontificia de Comillas.