

OBSERVATORIO ESTRATÉGICO DE LOS MARES DE CHINA



**LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y
LA RUTA (BRI) DESDE EL PUERTO
DE CHANCAY PERÚ HASTA LA
CARRERA ESPACIAL CHINA.**

FACULTAD MILITAR CONJUNTA

DECANO

CR (R) VGM Alberto V. Aparicio

SECRETARIO DE INVESTIGACIÓN

CO MY (R) Miguel Bossi

DIRECTOR DEL OBSERVATORIO

Ernesto Martin Raffaini

MIEMBROS DEL OBSERVATORIO

Silvana Laura Elizondo

Ivone Jara

Agustín Mastragostino

CN (R) Daniel G. Chaluleu

Damian Carca

Fernando Isaac

EDITORIAL UNIVERSITARIA DE LA FACULTAD MILITAR CONJUNTA (EUMIC)

LECTURA CRÍTICA Y ASESORAMIENTO LEGAL

Dra. Monica Boretto

DISEÑO

Lic. Gonzalo Adrian Carrio Amoros

CONTACTO

General Manuel N. Savio 235, C1426BIA, CABA (011) 4346-860

consultas@fmc.undef.edu.ar

© EUMIC. 2024.

Todos los derechos reservados.

Las opiniones expresadas son propias de los autores y no reflejan necesariamente la posición de la Facultad Militar Conjunta, de las Fuerzas Armadas, del Ministerio de Defensa o del Gobierno Nacional de la República Argentina.

ÍNDICE

BOLETIN N°22 - AGOSTO / SEPTIEMBRE 2024

COMENTARIO EDITORIAL 4

ANÁLISIS

El equilibrio de poder en el Mar del Sur de China
¿Estados Unidos y Rusia frente a la creciente hegemonía china?
Por Damián Carca 8

70 años de los cinco principios de coexistencia pacífica o Panchsheel
¿Un nuevo puente de unión entre los Himalayas?
Por Ivone Jara 13

China en la gran carrera espacial
Por Patricio Capellino 27

Lecciones del Mar Negro para el Estrecho de Taiwán: el rol de los drones navales de superficie
Por Silvana Elizondo 32

ENTREVISTA AL VL (R) SILVIO J. ALVA VILLAMÓN

La expansión china busca hacer pie en america latina
Por el CN (R) Daniel Chaluleu 42

LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA (BRI) DESDE EL PUERTO DE CHANCAY PERÚ HASTA LA CARRERA ESPACIAL CHINA.

Por Ernesto Martín Raffaini



Puerto de Chancay

En el complejo entramado de las relaciones internacionales del siglo XXI, la República Popular China se posiciona como un actor clave, impulsando su agenda global a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), que va más allá del comercio por vías terrestres o navegables, puesto que, con su carrera espacial podemos inferir que este escenario forma también parte del proyecto.

Esta dinámica ha generado una competencia estratégica no solo con los Estados Unidos sino también con Rusia e India. Estas últimas, dos potencias que buscan ampliar su influencia global y regional. Analizar estos movimientos geopolíticos nos permite entender mejor la configuración del poder en este convulso escenario.

Es aquí donde Damián Carca en su artículo “El Equilibrio de poder en el Mar del Sur de China ¿Estados Unidos y Rusia Frente a la creciente hegemonía China?” Explica la competencia estratégica de estos actores clave de los mares de China.

El autor entiende que “China ha emergido como una potencia regional, ha aspirado a controlar los mares del sur, generando tensiones con sus vecinos” ante la creciente influencia de Beijing, los países afectados “no han logrado crear un sistema de alianzas coherentes, y en ausencia de un poder equilibrador, Estados Unidos ha asumido ese rol. Rusia también ha optado por reforzar a los rivales de China.”

Al finalizar, el autor sentencia diciendo que “Rusia y Estados Unidos están empujados por evitar la hegemonía china en el Asia Indo pacífico.”

Como se mencionó en párrafos anteriores, la Iniciativa de la Franja y la Ruta, lanzada por el presidente Xi Jinping en 2013, es un proyecto que busca conectar a China con el mundo a través de una red de infraestructura que incluye ferrocarriles, puertos y rutas terrestres y marítimas. Esta iniciativa no solo tiene un impacto económico significativo, sino que también refuerza el poder blando de China, extendiendo su influencia política y cultural a escala global.

En este contexto, India observa con atención los movimientos de China. Esta relación histórica entre ambas potencias no ha estado exenta de tensiones, especialmente en su frontera de Asia Central, una región donde ambos países compiten por influencia. La BRI atraviesa territorios tradicionalmente bajo la órbita hindú, desafiando su hegemonía tradicional.

El desafío más directo que tiene la India es la creciente presencia china en el Océano Índico y el desarrollo de infraestructuras en países vecinos como Pakistán y Sri Lanka. La respuesta india ha sido fortalecer sus propias alianzas estratégicas, como el *Quad*, y desarrollar una estrategia para contrarrestar la influencia china en la región del Indo - Pacífico.

Esta incompleta y breve descripción de los vínculos Sino – Hindúes son zanjados por el artículo de Ivone Jara, titulado “70 años de los cinco principios de coexistencia pacífica o *Panchsheel* ¿Un nuevo puente de unión entre los himalayas?” donde pone de manifiesto cómo la antigua Ruta de la Seda sirvió para propiciar los vínculos culturales y comerciales entre India y China, durante unos dos mil años. Una relación que dio lugar, a mediados del siglo XX, al nacimiento de los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica o *Panchsheel*, que no solo abrieron el camino de la cooperación bilateral, sino que además fungieron de vía de acceso cooperativo hacia el resto de la región y del mundo, primero con la Conferencia de Bandung de 1955, luego con el Movimiento de Países No Alineados, y más tarde en ámbitos de las Naciones Unidas.

Podremos leer que, las fronteras establecidas del Himalaya por el imperio británico generaron convulsas relaciones entre ambas naciones asiáticas. Esa controversia persiste aún hoy, y se ha complejizado dadas las actuales proyecciones de poder de India y China en la región y en el mundo.

Es por ello que Jara se pregunta: “si, a setenta años de aquel auspicioso acercamiento, la historia no pone a ambos ante una nueva oportunidad” de un entendimiento pacífico entre ambas naciones.

Sin tratar de “*spoilear*” las conclusiones es importante resaltar ciertos párrafos que nos sirven para un análisis de la situación: “...el comercio sirvió de vector a las huellas culturales entre ambas naciones, desde hace unos dos mil años...” y continúa expresando “... Esa vía es clave para el comercio chino (el BRI), dado que es el camino hacia la salida por el Mar Árabe, pues al contar con esa alternativa se reduce la dependencia del océano Índico, enclave estratégico y epicentro de la competencia entre Beijing y Washington....”

Paralelamente a esta competencia China – India que refiere Jara, ella hace mención a que “... El poder espacial es una parte esencial de la competencia geopolítica y, para ser una potencia espacial, se necesitan satélites que resguarden los objetivos militares...”. Es por ello que, la carrera espacial se ha convertido en otro campo de competencia y otra vía a considerar en los términos del proyecto del BRI.

En este sentido, China ha logrado impresionantes avances en el segmento espacial, con misiones a la Luna y Marte, y el desarrollo de su propia estación espacial, Tiangong. Estos logros no sólo subrayan la capacidad tecnológica de China, sino que también representan una herramienta de prestigio y proyección de poder.

Patricio Capellino, en su artículo titulado “China en la gran carrera espacial”

no solo hace una descripción histórica del desarrollo espacial chino, sino que pone de manifiesto el objetivo estratégico clave de la agenda de Beijing, el espacio.

Describe las aplicaciones civiles de las capacidades espaciales chinas, pero también militares como, por ejemplo, el desarrollo de sistemas anti satelitales.

Es interesante cuando Capellino enuncia: “La geopolítica ha vuelto a cobrar protagonismo en la exploración espacial de una forma que quizá no hayamos visto desde la carrera espacial de los años 1950 y 1960.”

La competencia China es palpable, especialmente el rápido y exponencial desarrollo de su programa espacial y la potencial posibilidad de la exploración de recursos minerales extraterrestres.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta junto a la carrera espacial son reflejos de la ambición china de consolidar su posición como líder mundial. Sin embargo y como lo veremos en los artículos del presente boletín, Estados Unidos, Rusia e India, cada uno con sus propios intereses y estrategias, continúan siendo actores cruciales para la configuración del equilibrio de poder regional.

Esta competencia no solo redefine las relaciones internacionales, sino que también determinará el curso de la geopolítica en las próximas décadas.

Dentro de la estrategia ampliada de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) que se extiende hasta América Latina, podemos enunciar la construcción y financiamiento chino del puerto de Chancay en Perú.

Este proyecto no solo tiene implicaciones económicas significativas, sino que también se convierte en un punto clave en la competencia estratégica global, especialmente en el contexto de las relaciones de China con los Estado Unidos.

En la excelente entrevista del CN (R) Daniel Chaluleu al VL (MGP) Silvio Alva Villamón referente al Puerto de Chancay y la “Iniciativa de la Franja y de la Ruta” se explicita lo anteriormente enunciado.

El puerto de Chancay es un ejemplo emblemático de la expansión china más allá de la región del Asia Indo Pacífico. Situado en la costa central del Perú, a unos 80 kilómetros al norte de Lima, el puerto está diseñado para convertirse en un *hub* logístico clave, facilitando el comercio entre Asia y América del Sur.

Podremos leer lo siguiente: “...Uno de los ejes geopolíticos de la vertiginosa expansión china es el concepto conocido como “Iniciativa de la Franja y de la Ruta”, mediante el cual China ha invertido en infraestructura, y esto incluye infraestructura portuaria, en algunos lugares del Indo-Pacífico y África, expandiendo su área de influencia en círculos o “cadenas de islas”. La citada infraestructura portuaria suele ser utilizada en forma dual, es decir, civil y militar. Ejemplo de ello es lo que ocurre en Gwadar (Pakistán), Hambantota (Sri Lanka), Doraleh (Yibuti), Bata (Guinea Ecuatorial), Kribi (Camerún), Ream (Camboya), Vanuatu, Nacala (Mozambique) o Nouakchott (Mauritania)...”

Continúa la entrevista a Villamón explicitando que: “...No obstante, la vulnerabilidad de las rutas marítimas, en particular las que atraviesan el Índico y el Estrecho de Malaca, es clave en la búsqueda de rutas alternativas, por ejemplo desde y hacia América del Sur ...”

También en este caso no se pretende “*spoilear*” el artículo, pero hay una frase que resume la entrevista, “el histórico vínculo sino-peruano ya incluye una asociación estratégica integral y un tratado de libre comercio que está en vías de actualización.”

En la entrevista se deja entrever que la construcción del puerto de Chancay tiene implicancias geopolíticas tales como una incipiente influencia China en la Región, la posibilidad del Perú de tener conectividad a escala Global y la capacidad de China para construir infraestructuras críticas en América Latina refleja su poder económico y su influencia geoestratégica global.

Para finalizar, Silvana Elizondo escribe sobre las “Lecciones del Mar Negro para el estrecho de Taiwán: El Rol De Los Drones Navales De Superficie”, un excelente artículo donde describe la exitosa experiencia de Ucrania en el uso de sistemas navales no tripulados para atacar a los navíos rusos en el Mar Negro y el especial interés que resulta esta experiencia para los actores en pugna en el Estrecho de Taiwán, un escenario eminentemente naval que concentra la mirada de las principales potencias.

En este artículo la autora pretende enunciar las lecciones aprendidas en la guerra de Ucrania, en la utilización de sistemas navales no tripulados y cómo se preparan los actores del escenario del Indo Pacífico para neutralizar los riesgos y aprovechar las oportunidades brindadas por los nuevos sistemas.

Para finalizar su artículo y hago propias sus palabras, Elizondo enuncia: “... Queda pendiente una reflexión sobre la relevancia que los sistemas no tripulados de superficie puedan presentar para el Atlántico Sur y los espacios fluviales de la región en el futuro, dada la difusión creciente de estas tecnologías...”

Los invito a volar, navegar y conducir a través de este boletín.

EL EQUILIBRIO DE PODER EN EL MAR DEL SUR DE CHINA ¿ESTADOS UNIDOS Y RUSIA FRENTE A LA CRECIENTE HEGEMONÍA CHINA?

Por Damián Carca

Resumen

Desde que China ha emergido como una potencia regional, ha aspirado a controlar los mares del sur, generando tensiones con sus vecinos. Ante esta situación, los Estados afectados no han logrado crear un sistema de alianzas coherente, y en ausencia de un poder equilibrador, Estados Unidos ha asumido ese rol. Rusia también ha optado por reforzar a los rivales de China. En el siguiente artículo se examina cómo ambas potencias están más comprometidas de lo que parece en su empeño por evitar la hegemonía china.

Introducción

Desde que el gobierno chino lanzó su doctrina estratégica de “Defensa Activa de la Costa” a mediados de la década de los 90¹, ha incrementado significativamente su poderío marítimo y ha consolidado su control sobre los mares del sur de China. Este desarrollo ha permitido a China proyectar su poder naval más allá de sus aguas territoriales y establecer una presencia militar considerable en áreas disputadas. El dominio de las islas Spratly y Paracel ha sido particularmente conflictivo, ya que estas islas son reclamadas por varias naciones vecinas, incluyendo Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunéi y Taiwán.

La expansión de China en estas áreas ha provocado tensiones con sus vecinos, quienes ven en estas acciones una amenaza directa a su soberanía y seguridad. La militarización de las islas y la construcción de instalaciones militares chinas han llevado a frecuentes enfrentamientos diplomáticos y, en algunos casos, incidentes militares.

En ausencia de un equilibrio de poder regional, los países del sudeste asiático han tenido que buscar formas de contrarrestar la creciente influencia china. Uno de los mecanismos más importantes ha sido la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), que, aunque no es una alianza militar, ha servido como una plataforma para que algunos de sus miembros impulsen políticas para contener el poder chino. Además, muchos de estos países han buscado reforzar sus vínculos de seguridad con potencias extranjeras como Estados Unidos. Lo que ha llevado a los estadounidenses a establecer acuerdos de seguridad y en algunos casos una presencia militar en la región, la cual se ha convertido en un contrapeso crucial a la expansión china. En algunos casos, países como Vietnam e Indonesia, se han asociado con Rusia para reducir la dependencia de un solo actor.

Ante esta actitud asertiva de China, lo más llamativo, es que las naciones asiáticas no han formado una coalición ni un sistema de alianzas para contrapesarla y esa falta de una respuesta colectiva ha permitido a Beijing continuar modificando el paisaje geopolítico de la región a su favor, aprovechando divisiones y fragmentaciones, promoviendo iniciativas económicas y diplomáticas como la de la Franja y la Ruta (BRI) para aumentar su influencia y consolidar su posición como la principal potencia en el sudeste asiático.

¹ Zbigniew, Brzezinski, El gran tablero Mundial, Barcelona, Editorial Paidós, 1997 P 145

En el siguiente artículo abordaremos cómo Estados Unidos ha implementado una política de equilibrio de poder a través de alianzas rígidas y flexibles para contener el expansionismo chino. También hablaremos de Rusia, que está llevando a cabo su propio juego de balance de poder al reforzar a países que tienen disputas con China, como Vietnam e Indonesia.

El Balanceo norteamericano

La lógica realista indica² que cuando un país se vuelve demasiado fuerte como para amenazar a sus vecinos más débiles, estos deberían fortalecerse y crear un sistema de alianzas que funcione como contrapeso. Sin embargo, en el Asia-Pacífico, esta premisa no parece aplicarse, quizás debido a la coyuntura cultural de estas naciones, que no se sienten demasiado atraídas por esta idea.

Ante este escenario, Washington asumió un rol de equilibrador en la región. En 2011, se reactivó la alianza ANZUS (Nueva Zelanda, Estados Unidos y Australia), que había estado inactiva desde el final de la Guerra Fría. Esta alianza renovada buscó fortalecer la cooperación militar y de seguridad entre los tres países, centrándose en la estabilidad regional y la disuasión de posibles agresiones. De igual manera, en 2017 se revivió el Diálogo de Seguridad Cuadrilateral (QUAD), una iniciativa que había sido creada diez años antes y luego quedó en desuso. Este foro incluye a Estados Unidos, Japón, Australia e India, y su reactivación representó un esfuerzo por coordinar estrategias de seguridad y defensa en el Indo-Pacífico, en respuesta a la creciente influencia de China.

Además, se estableció una sólida alianza llamada AUKUS para contrarrestar la expansión militar china en la región, que es integrada por Reino Unido, Estados Unidos y Australia. La misma, anunciada en 2021, ha servido para el desarrollo de submarinos de propulsión nuclear para Australia, así como la cooperación en áreas de defensa avanzada y ciberseguridad.

Adicionalmente, se fortalecieron los lazos preexistentes con Japón, Filipinas, Taiwán y Corea del Sur. Japón ha sido un aliado clave de Estados Unidos en la región, con la presencia de bases militares estadounidenses en su territorio y una colaboración estrecha en defensa. Con Filipinas, el Tratado de Defensa Mutua y el Acuerdo de Cooperación de Defensa Mejorada (EDCA) han permitido un mayor despliegue de fuerzas estadounidenses y la utilización de bases filipinas. En Taiwán, aunque no existe un tratado formal de defensa, la Ley de Relaciones con Taiwán y los recientes acuerdos de venta de armas han profundizado los lazos de seguridad. Con Corea del Sur, la alianza se ha mantenido fuerte a través de ejercicios militares conjuntos y una presencia militar estadounidense en la península coreana.

Esta red de alianzas y tratados de defensas permitió configurar una zona de contención perimetral que limita la expansión del poderío marítimo chino hacia el Pacífico. En el ámbito de las asociaciones de seguridad, se profundizaron los vínculos con Vietnam, Indonesia, Malasia, Tailandia y Singapur. En Vietnam, la relación se ha fortalecido mediante visitas de alto nivel y la cooperación en defensa marítima. En Indonesia y Malasia, se han realizado ejercicios conjuntos y se ha incrementado el intercambio de inteligencia. En Tailandia, Estados Unidos ha llevado a cabo entrenamientos militares conjuntos y ha apoyado el desarrollo de capacidades de defensa. Singapur, por su parte, alberga bases militares estadounidenses y ha sido un socio crucial en la estrategia de seguridad regional.

Estas asociaciones estratégicas se encuentran ubicadas en puntos clave, como el estrecho de Malaca, un paso crucial para el abastecimiento de alimentos y materias primas de la marina mercante china. El mismo es una de las rutas

marítimas más importantes del mundo, y su control es vital para la seguridad energética y económica de China. En caso de conflicto, Estados Unidos podría bloquear esta vía, ejerciendo una presión sobre el suministro de recursos críticos que van hacia China.



Detalle del sistema de alianzas, asociaciones de seguridad y la línea perimetral de contención.
Autoría propia

Rusia ¿el otro equilibrador?

No debería sorprendernos la visita de Putin a fines de junio de 2024 a Vietnam. Dicho país se ha convertido en uno de los mayores receptores de armamento ruso, destacándose como uno de los principales clientes de la industria de defensa rusa en el sudeste asiático. La cooperación militar entre Rusia y Vietnam ha sido un pilar fundamental en la estrategia vietnamita para asegurar su defensa nacional y mantener un equilibrio de poder en la región. Gracias a esta cooperación, los vietnamitas han reforzado significativamente su marina, dotándola de tecnología avanzada y capacidades de combate mejoradas, con el objetivo de contrarrestar el creciente poderío naval chino, país con el cual mantienen disputas territoriales en el mar de China Meridional.

Vietnam ha adquirido una variedad de sistemas de armas rusos, incluidos submarinos clase Kilo³, aviones de combate y sistemas de misiles costeros, que han aumentado su capacidad para defender sus reclamaciones territoriales en las disputadas islas Spratly y Paracel. Esta militarización ha sido vista como una respuesta directa a las actividades expansivas de China, que ha construido y militarizado instalaciones en estas islas, desafiando la soberanía vietnamita.

En Indonesia, otro país que ha sufrido incursiones ilegales en sus aguas territoriales, Rusia también ha desempeñado un papel crucial en el fortalecimiento de su capacidad militar⁴. Las incursiones chinas en las aguas cercanas a las islas Natuna han sido una fuente de tensión constante, lo que ha llevado a Indonesia a buscar apoyo externo para mejorar su defensa marítima. Rusia ha proporcionado a Indonesia una variedad de equipos militares, incluidos aviones de combate y sistemas de radar avanzados, que han mejorado la vigilancia y la respuesta

³ Soriana, G. (2017, 6 de marzo). "Vietnam completa la flota de seis submarinos Kilo que encargó a Rusia" <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3076784/vietnam-completa-flota-seis-submarinos-kilo-encargo-rusia>

⁴ <https://www.defensa.com/rusia/cooperacion-tecnico-militar-entre-rusia-indonesia-cumple-60-anos>

militar del país.

Además de la transferencia de armamento⁵ han llevado a cabo ejercicios militares conjuntos, fortaleciendo la interoperabilidad y la cooperación entre sus fuerzas armadas. Estos ejercicios no solo han mejorado la capacidad de Indonesia para responder a las incursiones ilegales, sino que también han enviado un mensaje claro a China sobre la determinación de los indonesios de defender su soberanía.

Russian Arms Transfer Recipient	Continent	TIV (Millions)
 India	Asia	22,869
 China	Asia	9,419
 Algeria	Africa	7,235
 Vietnam	Asia	5,554

Detalle del sistema de alianzas, asociaciones de seguridad y la línea perimetral de contención.
Autoría propia

Vietnam e Indonesia son dos países claves que bloquean cualquier intento chino de adueñarse de los mares meridionales. Su posición geográfica estratégica y sus capacidades militares mejoradas, gracias en parte al apoyo ruso, los convierten en actores cruciales en la contención de la expansión china en la región y evitan que, en última instancia, que Beijing pueda controlar libremente los mares meridionales y la ruta marítima del estrecho de Malaca.

Rusia busca contrarrestar el deseo hegemónico de China en la región mediante el fortalecimiento de sus asociaciones con países del sudeste asiático, proporcionando armamento y apoyo militar. Le da la posibilidad de crear su propio contrapeso en el disputado Mar del Sur de China, y asegurar que los intereses rusos sean preservados en la región. Además, es una reacción al avance de influencia china sobre el Asia central, lugar que Rusia considera su área de autoridad.

Una balanza rusa-norteamericana

La historia nos enseña que las alianzas estratégicas están sujetas a cambios y que las rivalidades, aunque latentes, pueden resurgir en cualquier momento. Recordemos, por ejemplo, que en la Guerra Fría la escisión sino-soviética fue un componente clave para lograr la victoria de Estados Unidos. El panorama de hoy es otro, pero las rivalidades geográficas y geopolíticas no desaparecen solo con buenas intenciones. Rusia y China siguen teniendo rivalidades sin resolver en esa misma frontera por la cual se divorciaron hace 35 años, lo cual ha empujado a Moscú a aplicar su propia política de equilibrio e influencia en el patio trasero chino para tratar de contener el creciente poder del gigante asiático.

Estados Unidos, por su parte, tardó en comenzar a equilibrar a China y no fue hasta las presidencias de Trump y Biden que se intentó ajustar la balanza para lograr un equilibrio. Esto sigue siendo una tarea compleja, especialmente debido a que en las disputadas islas Paracel y Spratly, el Ejército de Liberación Popular parece ejercer un dominio cada vez más fuerte, además de los constantes roces con países como Japón y Filipinas.

Sin embargo, tanto Rusia como Estados Unidos parecen estar de acuerdo en que el verdadero enemigo potencial es la República Popular China. De no ser así, Putin debería dejarle el camino libre a China para que se convierta en el país hegemónico de la región, y sin embargo, lo frena aumentando las capacidades

⁵ <https://roe.ru/esp/rosoboronexport/los-paises-socios-y-proyectos-conjuntos/>

militares de los países rivales. Mientras tanto, Washington trata de aplicar el clásico sistema de alianzas para disuadir cualquier intento de Beijing de alterar el equilibrio de poder, además de fortalecer a los países en disputa con China.

Como bien dicta Maquiavelo, “un príncipe debe ser capaz de cambiar de aliados si es necesario para asegurar su poder y los intereses de su estado”, y los intereses incompatibles suelen ser objeto de ruptura y tensiones entre aliados o socios.

Conclusión

Como hemos podido observar, los países asiáticos no apuntan a la misma lógica occidental de aliarse entre ellos y evitar así el crecimiento del Estado poderoso. En ausencia de ello, han preferido llamar a las otras potencias para que hagan el juego del equilibrio.

Estados Unidos tuvo una reacción tardía, a partir del 2011 se trató de reequilibrar la región, pero su foco estaba principalmente en medio oriente. Luego a partir de la presidencia de Trump se fue más decisivo reviviendo el QUAD, pero fue finalmente Biden quien logró crear un equilibrio de poder y una contención más rígida, estableciendo sistemas de alianzas como el AUKUS a la vez que reforzó las asociaciones con los países que más temen la hegemonía china como Vietnam, Indonesia, entre otros.

Rusia por su parte no parece estar de acuerdo en dejar crecer a China exponencialmente, además que tampoco se siente cómoda con la creciente influencia de Beijín en la zona de Asia Central. Haciendo su propio juego, rearma a rivales chinos para así también contenerlos y evitar que estos se queden con el dominio de los mares meridionales.

Tanto en Washington como en Moscú parece haber más intereses similares que opuestos. ¿Será que en este nuevo tablero geopolítico la prioridad de contener a China es más fuerte que cualquier sanción o rivalidad?

ANÁLISIS 2

70 AÑOS DE LOS CINCO PRINCIPIOS DE COEXISTENCIA PACÍFICA O PANCHSHEEL ¿UN NUEVO PUENTE DE UNIÓN ENTRE LOS HIMALAYAS?

Por Ivone Jara

Resumen

El presente trabajo busca poner de manifiesto cómo la antigua Ruta de la Seda sirvió para propiciar los vínculos culturales y comerciales entre India y China, durante unos dos mil años. Una relación que dio lugar, a mediados del siglo XX, al nacimiento de los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica o *Panchsheel*, que no solo abrieron el camino de la cooperación bilateral, sino que además fungieron de vía de acceso cooperativo hacia el resto de la región y del mundo, primero con la Conferencia de Bandung de 1955, luego con el Movimiento de Países No Alineados, y más tarde en ámbitos de las Naciones Unidas. Sin embargo, el legado fronterizo trazado por el imperio británico pronto primó sobre lo construido por ambas naciones asiáticas, volviendo la relación conflictiva, dadas las diferencias territoriales a través del Himalaya. Esa controversia persiste aún hoy, y se ha complejizado dadas las actuales proyecciones de poder de India y China en la región y en el mundo. Sin embargo, cabe preguntarse si, a setenta años de aquel auspicioso acercamiento, la historia no pone a ambos ante una nueva oportunidad.

Palabras clave

China – India - Cinco Principios de Coexistencia Pacífica - *Panchsheel*

Introducción

Hace alrededor de dos mil quinientos años nació el budismo en India, de la mano de Siddhartha Gautama, un príncipe del reino de Kapilavastu, situado en la región fronteriza entre la actual India y Nepal¹. En los primeros siglos de la era cristiana, el budismo viajó desde India a China, a través de la Ruta de la Seda². De modo que el comercio sirvió de vector a las huellas culturales entre ambas naciones, desde hace unos dos mil años. La existencia del imponente Himalaya, dividiendo ambas civilizaciones milenarias, no ha sido un impedimento para el libre tránsito de la cultura, así como tampoco del comercio. Ambos gigantes han dado lugar a intercambios a través de la famosa ruta, viajando desde el este de Asia, a través de Myanmar, hacia Yunnan y viceversa³. Dos milenios más tarde, esas mismas tres naciones, India, China y Myanmar, iban a dar nacimiento a una doctrina de cooperación que, más temprano que tarde, puso a prueba esa misma construcción.

La conectividad entre esos pueblos ha propiciado lazos de amistad y cooperación, que llegaron hasta el siglo XX y alcanzaron un gran desarrollo a mediados de esa centuria, cuando se firmó el Acuerdo sobre Comercio e Intercambio entre la Región del Tíbet de China y la India, el 29 de abril de 1954. En el preámbulo

¹ Sasaki, S. (2023, 3 de enero). El budismo en sus inicios: el nacimiento de Buda, el iluminado. Nippon.com.

<https://www.nippon.com/es/japan-topics/b09401/>

² Neelis, J. (s.f). El Budismo en las Rutas de la Seda. University of Washington.

https://depts.washington.edu/silkroad/exhibit/religion/buddhism/buddhism_silkroad_sp.html

³ Khwairakpam, A. (2020, 9 de julio). India-China Trade in ancient times: Southern Silk Route. The Peninsula Foundation.

[https://www.thepeninsula.org.in/2020/07/09/india-china-trade-in-ancient-times-southern-silk-route-2/#:~:text=The%20Southern%20Silk%20route%20\(SSR,larger%20web%20of%20Silk%20Roads.](https://www.thepeninsula.org.in/2020/07/09/india-china-trade-in-ancient-times-southern-silk-route-2/#:~:text=The%20Southern%20Silk%20route%20(SSR,larger%20web%20of%20Silk%20Roads.)

del Acuerdo se adoptaron los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica -para China- o *Panchsheel* –para India-: a) respeto mutuo de la integridad territorial y soberanía de cada uno; b) no agresión mutua; c) no interferencia mutua en los asuntos internos de cada uno; d) igualdad y beneficio mutuo; y e) coexistencia pacífica⁴. En junio de 1954, Zhou Enlai visitó India y Myanmar, y emitió declaraciones conjuntas con los líderes de esos dos países, en las que enunció los Cinco Principios, como piedra angular para guiar sus relaciones⁵. Al año siguiente, en 1955, esos principios fueron adoptados en la Conferencia de Bandung, Indonesia, por más de 20 países de Asia y África, como base para abordar las relaciones entre Estados. Luego, también el Movimiento de los Países No Alineados, en los años 1960, hizo propios esos conceptos⁶.

Sin embargo, las relaciones entre India y China, pasaron de la amistad a la confrontación abierta, en sólo cinco años. En 1954 habían firmado el *Panchsheel*, pero sesenta y dos meses después, se dispararon entre sí a través de la frontera del Himalaya. Antes de recurrir al enfrentamiento militar, hubo un intento de resolver las diferencias mediante el diálogo entre los dos primeros ministros, Jawaharlal Nehru y Zhou Enlai, pero el mismo fracasó en abril de 1960. El golpe a la amistad sino-india vino de la fragilidad de la frontera en el Tíbet, ligado políticamente a China y culturalmente a la India, lo que había quedado plasmado en el Acuerdo de 1954, aunque no así la demarcación física⁷. En 1962, mientras el mundo asistía a la crisis de los misiles de Cuba, las fuerzas armadas chinas tomaron una franja de territorio en la región de Cachemira, en el valle del Galwan, lo cual detonó un conflicto bélico entre ambos países asiáticos⁸. Las regiones de Arunachal Pradesh -territorio en disputa controlado por India- y Aksai Chin -también en disputa y controlado por China- fueron el punto de la contienda de la década de 1960⁹. Fue el Ejército de China, vencedor del enfrentamiento, el que trazó la Línea Actual de Control (LAC), aunque esa traza ha cambiado en algunos puntos debido a la naturaleza oscilante del cauce de los ríos, los lagos y las nevadas intensas¹⁰.

A prima facie, puede sostenerse que la grieta entre India y China se ha ido profundizando, a medida que ha ido aumentando la asertividad china en la región del Asia-Indo Pacífico, su presencia y reclamaciones en el Mar de China Meridional y, sobre todo, con la llegada a las presidencias de Xi Jinping y Narendra Modi. En el último caso, ha impreso a la política exterior india de mayor protagonismo regional y mundial, ha fortalecido notablemente su relación con los Estados Unidos, y el partido político de su gobierno propuso reemplazar a *Panchsheel* por *Panchamrit*, como nueva filosofía rectora de las relaciones internacionales promovidas por India. Al igual que los Principios de Coexistencia Pacífica, también son 5 los que conforman el *Panchamrit*: dignidad y honor; mayor compromiso y diálogo; prosperidad compartida; seguridad regional y global; y vínculos

4 Kalha, R. (s.f). *Panchsheel—the Five Principles of Peaceful Co-Existence*. Chinese People 's Institute of Foreign Affairs. <https://www.cpifa.org/en/cms/book/109>

5 Xinhua Español. (29 de junio de 2024). Los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica: Guía atemporal para relaciones internacionales. Xinhua Español. <http://spanish.xinhuanet.com/20240629/0035ce6b0add40d5993f3ddf71c97211/c.html>

6 Hernández, D. (9 de julio de 2024). China: cinco principios de coexistencia pacífica. Diario El Salvador. <https://diarioelsalvador.com/china-cinco-principios-de-coexistencia-pacifica/529033/>

7 Lüthi, L. (2012). Sino-Indian Relations, 1954-1962. Eurasia Border Review. Vol.3 Special Issue, 93-119. https://src-h.slav.hokudai.ac.jp/publicn/eurasia_border_review/Vol3SI/luthi.pdf

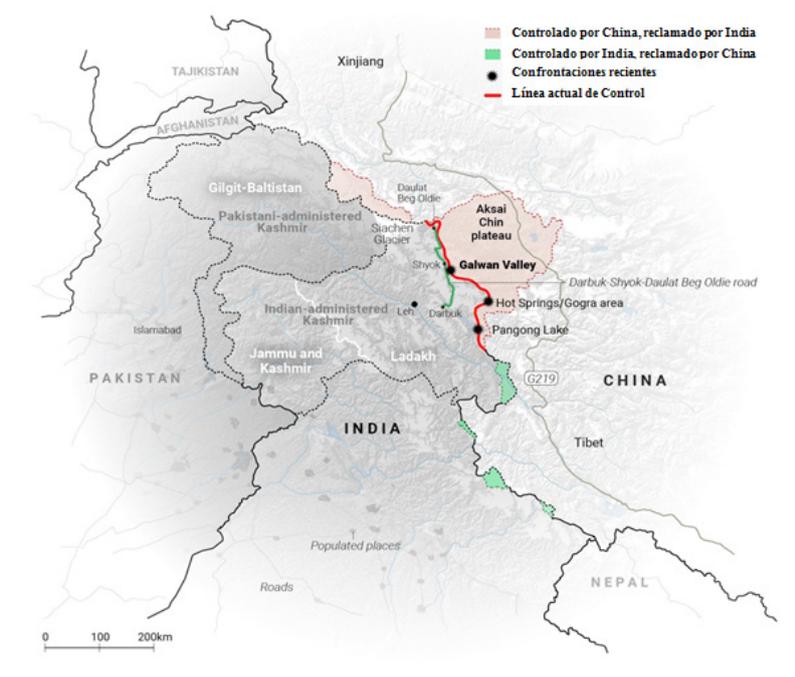
8 Ferrero-Turrión, R. (2020, 2 de julio). El conflicto sino-indio y su impacto en la política global. Política Exterior. <https://www.politicaexterior.com/el-conflicto-sino-indio-y-su-impacto-en-la-politica-global/>

9 Redondo, M. (15 de diciembre de 2020). A mamporrizo limpio: las claves de la pelea paleolítica entre dos potencias nucleares. El Confidencial. https://www.elconfidencial.com/mundo/2022-12-15/claves-pelea-paleolitica-china-india-potencias-nucleares_3540061/

10 El Confidencial. (1 de septiembre de 2020). China asegura que tropas indias han cruzado la frontera: "Es una flagrante provocación". El Confidencial. https://www.elconfidencial.com/mundo/2020-09-01/china-asegura-tropas-indias-cruzaron-frontera_2731455/

culturales y de civilización¹¹. Ese cambio o sustitución pareció alejar cada vez más a Delhi de Beijing, pues dejaba atrás el compromiso de *Panchsheel* y el espíritu de Bandung, nacido este último de la Conferencia homónima de 1955, donde se reunieron diversos mandatarios de Asia y África que buscaban liberarse del alcance del colonialismo¹².

Aquellos avances bilaterales y regionales, que nacieron a la par de las naciones libres e independientes, parecen haber quedado sepultadas bajo la imponente del Himalaya. Aunque, en algún lugar del techo del mundo, esas columnas aún existen. Sin embargo, los diferendos limítrofes, el crecimiento exponencial y la capacidad de proyección de India y China, así como un contexto de desafíos de los órdenes regional e internacional, ponen a los dos gigantes asiáticos en el centro de la escena, planteándoles un reto estratégico fundamental: ¿Rescatarán del pasado la esencia de los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica o *Panchsheel*, y la harán prevalecer por sobre sus dilemas de seguridad? ¿Los diferendos limítrofes entre India y China son irresolubles? ¿Encontrarán un camino común de superación de las viejas imposiciones coloniales, que afectaron a ambos? El presente trabajo no pretende, ni por un instante, ofrecer respuesta a esos interrogantes, pero al menos sí el ejercicio de reflexionar sobre el pasado, presente y futuro de esas naciones que han tenido, tienen y tendrán un rol central en su región y en el mundo.



Mapa de la zona de conflicto limítrofe entre India y China.
Fuente: South China Morning Post.

Cinco Principios de Coexistencia Pacífica o *Panchsheel*: la ruta hacia el espíritu de Bandung y la Comunidad de Destino Compartido

El 28 de junio de 2024, China celebró los 70 años de la declaración de los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica. La ceremonia conmemorativa contó con la asistencia de representantes diplomáticos de más de 100 países. En esa oportunidad, el Presidente Xi Jinping, expuso su discurso titulado “Llevar adelante los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica y Construir de la Mano la Comuni-

¹¹ Tiwari, R. (4 de abril de 2015). BJP calls for a muscular foreign policy: *Panchamrit* to replace *Panchsheel*. India Today. <https://www.indiatoday.in/india/story/bjp-foreign-policy-national-executive-247104-2015-04-04>

¹² National Graduate Institute for Policy Studies. (s.f). Final Communiqué of the Asian-African conference of Bandung (24 April 1955). <https://worldjpn.net/documents/texts/docs/19550424.D1E.html>

dad de Futuro Compartido de la Humanidad”¹³.



Foto de Nehru y Zhou Enlai
Fuente: Google Arts and Culture

Los Cinco Principios fueron incluidos en junio de 1954, en la Declaración Conjunta entre China e India, y en la Declaración Conjunta entre China y Myanmar. Entonces, los tres países apostaron por convertirlos en normas básicas para sus relaciones internacionales. Inmediatamente después, esos pilares rectores fueron ganando terreno en la arena mundial. En 1955, países de Asia y África, al asistir a la Conferencia de Bandung, adoptaron como base el *Panchsheel* y plantearon otros diez principios para abordar las relaciones entre Estados. También el Movimiento de Países No Alineados, tomó esos Cinco Principios como ejes. Asimismo, fueron adoptados durante el 25º periodo de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1970, así como por la Declaración sobre el Establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional en 1974. Además, Xi Jinping mencionó que, los mismos, han favorecido la Cooperación Sur-Sur, así como contribuido al desarrollo de las relaciones Norte-Sur. Es más, el mandatario chino explicó que, el concepto de construcción de la Comunidad de Futuro Compartido, lleva el mismo espíritu de los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica. Por ello, Xi dice que China llama a tener presentes el porvenir de la humanidad y el bienestar de los pueblos, y a construir un nuevo tipo de relaciones internacionales, a partir de implementar la Iniciativa para el Desarrollo Global (IDG), la Iniciativa para la Seguridad Global (ISG) y la Iniciativa para la Civilización Global (ICG). En ese contexto, para Xi, el Sur Global tiene un rol central en el progreso de la humanidad, pues debe avanzar hacia una visión más abierta e inclusiva, promoviendo la construcción de la Comunidad de Futuro Compartido de la Humanidad. Termina sosteniendo que: “Forjar ‘patio pequeño con vallas altas’ y practicar el desacoplamiento y las disrupciones en las cadenas de suministro son conductas a contracorriente de la historia, que no harán más que perjudicar los intereses comunes de la comunidad internacional”¹⁴.

Rey (2016) advierte que es común considerar que el orden internacional, instaurado tras la Segunda Guerra Mundial, redujo la pugna geopolítica a dos bandos, encabezados por superpotencias antagónicas con aspiración imperialista. En ese contexto surgió un orden que supuso un cambio en las relaciones de

¹³ Fernández, J. (2024, 2 de julio). El Sur Global se empodera con los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica. [Spanish.china.org.cn. http://spanish.china.org.cn/txt/2024-07/02/content_117287092.htm](http://spanish.china.org.cn/txt/2024-07/02/content_117287092.htm)

¹⁴ Xi, Jinping. (2024, 28 de junio). Llevar Adelante los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica y Construir de la Mano la Comunidad de Futuro Compartido de la Humanidad. [conferencia]. Intervención de S.E. Xi Jinping, Presidente de la República Popular China en la Conferencia por el 70º Aniversario de los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica. http://ar.china-embassy.gov.cn/esp/jrzg/202406/t20240628_11444215.htm

poder entre las nuevas y viejas potencias, y entre ellas y los pueblos coloniales a los que se les presentó la oportunidad de lograr su independencia. De modo que, a comienzos del conflicto bipolar, los movimientos anticoloniales se encontraron ante un escenario en el que la defensa de sus objetivos nacionales estaba atrapada en medio del enfrentamiento entre dos bloques. Sin embargo, muchos líderes de la independencia continuaron en el camino de la lucha y trabajaron por construir un espacio por fuera de la trampa bipolar. Ese espíritu es el que quedó plasmado en 1955, en el decálogo de Bandung, resultado de la conferencia homónima que tuvo lugar en Indonesia, y que fue la base del Movimiento de Países No Alineados¹⁵.

La Conferencia Asiático-Africana de 1955 - conocida como Bandung-, se llevó a cabo del 18 al 24 de abril de 1955 en Indonesia, y asistieron 29 Estados recién independizados. Se reunieron para discutir problemas en torno del nacionalismo anticolonial, la autodeterminación, la no interferencia en los asuntos internos de otros Estados y el dominio de las grandes potencias sobre los asuntos internacionales¹⁶. La misma se convirtió en la primera oportunidad que tuvieron los países del Sur Global para oponerse al imperialismo y el colonialismo en defensa de sus derechos soberanos y a favor de un mundo más equitativo. Así fue como los representantes de aquellos 29 países, que acababan de obtener la independencia, propiciaron el Espíritu de Bandung mediante la promoción de la “solidaridad, amistad y cooperación”, iniciando de esta manera el Movimiento de Países No Alineados y la cooperación Sur-Sur¹⁷. De modo que, por primera vez, aparecían en escena lo que se ha denominado el “Tercer mundo”¹⁸.



Fotografía tomada durante la Conferencia de Bandung, Indonesia, 1955,
Fuente: African American Registry

En cuanto a la idea de crear una “comunidad de destino compartido”, la misma surgió en septiembre de 2011 y quedó plasmada en el Libro Blanco sobre el Desarrollo Pacífico. Schulz y Staiano (2022) explican que ese concepto propone la construcción de un nuevo tipo de relaciones internacionales, basadas en un nuevo humanismo, la recuperación del Espíritu de Bandung y la reivindicación de la Cooperación Sur-Sur. Asimismo, la noción de “comunidad de destino” se enmarca en un debate más amplio sobre la reestructuración de las relaciones de poder mundial, que implica el rediseño de las instituciones de gobernanza glo-

¹⁵ Rey, F. (2016, 25 de octubre). La Conferencia de Bandung, el nacimiento del altermundismo. El Orden Mundial. <https://elordenmundial.com/la-conferencia-bandung-nacimiento-del-altermundismo/>

¹⁶ Centro Mexicano de Relaciones Internacionales. (2023, 25 de agosto). ¿Qué es la Conferencia de Bandung? <https://cemer.org/enciclopedia/e-que-es-confeencia-bandung-av>

¹⁷ Xinhua Español. (22 de abril de 2024). ENFOQUE: 69 años después, el Espíritu de Bandung sigue vivo en el Sur Global Xinhua Español. <https://spanish.news.cn/20240422/c79b9236a9ed440a80638dfe6ec77557/c.html>

¹⁸ De Negri, G. (2015). El nuevo mundo hacía oír su voz. A 60 años de la Conferencia de Bandung...Instituto de Relaciones Internacionales. https://www.iri.edu.ar/images/Documentos/opiniones/bandung_2015.pdf

bal y de los principios y valores que deberían regir las instituciones mundiales¹⁹.

Orígenes y desarrollo del conflicto entre China e India:

Lo que China llama Cinco Principios de Coexistencia Pacífica, se conoce en India como *Panchsheel*. Esa palabra tiene su origen en el concepto budista de *Pañcaśīla*, que describe los cinco preceptos del budismo: no matar, no robar, no tener conductas sexuales dañinas, no mentir y abstenerse de consumir sustancias que alteren la conciencia. El país donde nació el budismo, logró su independencia de Gran Bretaña en 1947, tras varias décadas de lucha nacionalista. Dos años después, los comunistas chinos salieron victoriosos de la guerra civil y Mao proclamó la República Popular China. Por entonces, Nehru aspiraba a establecer buenas relaciones con China, basadas en la confianza y el respeto mutuo, y los chinos esperaban corresponderle. De este modo, puede sostenerse que *Panchsheel* fue concebido como un acuerdo que promovía la coexistencia pacífica entre ambos, pero su esencia quedó relegada muy pronto²⁰. Es que India y China comparten una frontera de más de 3.440 kilómetros y tienen reclamaciones territoriales superpuestas. Desde los años 1950, China se ha negado a reconocer las fronteras diseñadas durante la era colonial británica, por considerar que Gran Bretaña no es parte legítima de los acuerdos, en tanto actuó como colonizador²¹.

Elías (2008), sostiene que la controversia fronteriza nace con la Convención de Shimla de 1914, firmada entre Gran Bretaña y Tíbet. Por ese acuerdo, la India Británica obtuvo privilegios comerciales sobre el territorio tibetano, mientras que en materia territorial, se fijó la Línea Mc Mahon, que expandía el territorio de India hasta las cumbres del Himalaya, conformando la región de la Agencia Fronteriza del Noreste (NEFA, por sus siglas en inglés), que comprendía el territorio desde el actual Bután hasta el río Irawadi en Myanmar. Actualmente, ese territorio forma parte de Arunachal Pradesh -cuya población es mayoritariamente musulmana- bajo control indio, en disputa entre Delhi y Beijing. Un tercer aspecto que contemplaba Shimla era el apoyo diplomático y de armamentos de India a Tíbet, en caso de una hipotética agresión china. Además, no se reconoció que Tíbet fuera parte del territorio de China. Tras la independencia de Gran Bretaña, India se convirtió en sucesora de los derechos de la India Británica, así como también de las obligaciones. Años después, se dio la ocupación militar china del Tíbet y el representante de la India en Lhasa solicitó al gobierno de Delhi asistencia económica para la resistencia tibetana, pues ello estaba previsto en los Pactos de Shimla. Sin embargo, Nehru se negó a prestar esa asistencia. Esa política de Nehru dio lugar al nacimiento de *Panchsheel* o los “Cinco Principios de la Coexistencia Pacífica”, firmados por India y China el 29 de abril de 1954, ocasión en la que, por primera vez, un Estado reconoció la soberanía de China sobre el Tíbet. Al mismo tiempo, con ello se desconoció, implícitamente, lo firmado previamente en Shimla. Sin embargo, pronto se produjeron los primeros enfrentamientos diplomáticos, como el de octubre de 1958, cuando el gobierno indio envió una carta de protesta a Beijing, denunciando que su ejército estaba construyendo una ruta que atravesaba la región india de Aksai Chin. El otro hecho que desató la reacción de Beijing sucedió en marzo de 1959, con el

¹⁹ Schulz, Juan Sebastián; Staiano, Maria Francesca; La construcción de una Comunidad de destino compartido para la humanidad: análisis multidimensional de un nuevo paradigma internacional; Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales; 2022; 87-109.

https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/219118/CONICET_Digital_Nro.2dfe5e13-b5ef-4cab-aace-64b5cf6c0f1c_C.pdf?sequence=6&isAllowed=y

²⁰ Jayakumar, A. (28 de junio de 2024). China's 'Five Principles' of foreign policy: how it started, where it stands now. The Indian Express.

<https://indianexpress.com/article/explained/everyday-explainers/chinas-panchsheel-five-principles-today-9419195/>

²¹ Natarajan, S. (16 de junio de 2020). China vs India: las claves para entender la larga disputa fronteriza que generó un enfrentamiento que dejó varios soldados muertos. BBC.

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-52871613>

exilio del Dalai Lama y de su gobierno en India. En 1960, Nehru y Zhou Enlai se reunieron en Delhi, pero no llegaron a ningún acuerdo. De hecho, China dejó en claro su no reconocimiento de los acuerdos de Shimla y declaró que la denominada Línea Mc Mahon era ilegítima. A esos desacuerdos, se sumó que en marzo de 1965, Pakistán y China firmaron tratados fronterizos, por los que Islamabad acordó reconocer, bajo soberanía china, un tercio del territorio de Cachemira, la zona de Aksai Chin.²²



Fotografía de la guerra sino-india de 1962
Fuente: India Today

La historia de ambos países asiáticos, desde la segunda mitad del siglo XX, ha estado caracterizada por disputas territoriales, que han resultado en tres conflictos armados en 1962, 1967 y 1987. A pesar de ello, han logrado avanzar en sus lazos diplomáticos y económicos, sobreponiéndose a una tensa relación en lo referente a su frontera. China e India están separadas por la cordillera del Himalaya y es allí donde se dan dos grandes diferencias. En la región de Cachemira, que reclaman tanto India como Pakistán, está Aksai Chin, administrada por China. El gobierno de Pakistán señala en sus mapas a Aksai Chin como una zona dentro de China, pero identifica el área como sin límites definidos. Por su parte, India sostiene que Aksai Chin está ilegalmente ocupada por China. A la vez, Beijing y Delhi también se disputan gran parte de Arunachal Pradesh, región controlada por India. China reclama el control sobre ese territorio porque lo considera parte de la región autónoma del Tíbet. En esa área se encuentra el paso de Nathu La, utilizado por los indios que van de peregrinación a los sitios hinduistas y budistas en el Tíbet. Esta diferencia es tan sensible que, en 1962, llevó a India y China a enfrentarse militarmente por primera vez, por el control de Arunachal Pradesh. Pero el origen del diferendo se remonta hasta 1914, cuando Gran Bretaña, que controlaba India, firmó un acuerdo con el Tíbet para establecer la llamada Línea Mc Mahon, un límite fronterizo entre los gigantes asiáticos, que rechazaron tanto los tibetanos como China. Aun hoy Beijing continúa sin reconocer ese acuerdo limítrofe²³.

En 1962 se produjo la guerra sino-india, pues India consideraba que los límites habían sido definidos por Shimla, mientras que China desconoce la legalidad de ese acuerdo. De modo que, el gobierno chino decidió cruzar la denominada Línea Mc Mahon, el 20 de octubre de 1962, y expulsó de Aksai Chin a los pobladores de origen indio. En septiembre de 1967, el Ejército de Liberación Popular de China ingresó a Sikkim, provocando la rápida reacción india, que logró repeler a las tropas chinas. Esa acción favoreció a Delhi, pues Beijing aceptó que Sikkim era parte integrante de India. Veinte años más tarde, en 1987, se produjo un nuevo enfrentamiento en el valle de Sumdorong Chu. Recién en diciembre de

²² Esteve Moltó, J. (2008). La disputa fronteriza entre India y China: origen y evolución de la controversia. Revista Electrónica de Estudios Internacionales (REEI), N° 16.

http://reei.org/index.php/revista/num16/archivos/ESTEVE_JoseElias.pdf

²³ BBC. (29 de junio de 2017), Los 2 territorios que se disputan China e India, los dos gigantes de Asia. BBC. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-40418777>

1988, el entonces primer ministro indio, Rajiv Gandhi, junto a su par chino, buscaron avanzar en la resolución de sus diferencias territoriales y acordaron que establecerían un grupo de trabajo para abordar los asuntos fronterizos a nivel de viceministros de relaciones exteriores. A fines de 1991, el primer ministro Li Peng, durante una visita a Delhi, logró restablecer los respectivos consulados y auguró mayor cooperación en aspectos comerciales, científicos, entre otros. En ese marco se hizo posible, en 1993, la firma del acuerdo sobre “Mantenimiento de la Paz y Tranquilidad” de la Línea Actual de Control en las áreas fronterizas, siendo ello lo que determinó una frontera de facto, a modo paliativo, para que no escale la tensión. A inicios del siglo XXI, se suscitó un periodo de distensión, pero luego se sucedieron escaramuzas en 2008, 2014 y 2015. En junio de 2017, los gobiernos de China e India se imputaron agresiones a su soberanía. Y en el año 2020 se produjo el mayor enfrentamiento en décadas²⁴.

En agosto de 2019, Modi revocó el estatus autonómico especial de la región bajo su mando de Cachemira y envió un contingente de 25.000 militares a esa zona. La decisión echó por tierra setenta años de política india, pues se anexionó la única región de mayoría musulmana, en la que existe una administración compartida con Pakistán. Beijing percibió esa decisión política como una ofensiva de Delhi para convertirse, con el apoyo de Estados Unidos y sus socios y aliados, en la potencia regional dominante. Por esa área geográfica pasa una ruta estratégica, la autopista Karakoram, que conecta a China con Pakistán. Beijing ha realizado importantes inversiones en obras de infraestructura en su vecino, incluyendo esa ruta como parte del Corredor Económico China - Pakistán, que integra la iniciativa de la Ruta de la Seda. Esa vía es clave para el comercio chino, dado que es el camino hacia la salida por el Mar Árabe, pues al contar con esa alternativa se reduce la dependencia del océano Índico, enclave estratégico y epicentro de la competencia entre Beijing y Washington. Para llegar al puerto, es necesario pasar por Aksai Chin, bajo control chino y cuya soberanía es reclamada por India²⁵.



Mapa de territorios en disputa y bajo control de India y China.
Fuente: South China Morning Post

El año siguiente, precisamente en junio de 2020, aumentaron las tensiones por los territorios en disputa, lo que provocó un choque fronterizo en el valle de

²⁴ Cuba Yaranga, J. (2023). La Nueva Configuración del Poder Mundial China e India: Conflictos y Coaliciones. Revista Seguridad y Poder Terrestre. Vol. 2, Núm. 2: Abril a Junio, 117-129.

<https://revistas.ceeeep.mil.pe/index.php/seguridad-y-poder-terrestre/article/view/30/52>

²⁵ Cantelmi, M. (19 de junio de 2020). China vs. India: la cuerda floja está (también) en el Himalaya. Clarín.

https://www.clarin.com/mundo/china-vs-india-cuerda-floja-himalaya_0_BJ3oSsc2c.html?gad_source=1&gclid=EAIaI-QobChMIm_OUw70IhwMVG9XCBB1vVg1KEAMYAyAAEGKzvd_BwE

Galwan, Ladakh, en el Himalaya occidental. Se trató del peor incidente de ese tipo en 45 años, por el que murieron al menos 20 soldados indios²⁶. Los dos países con más población del mundo, con fuerzas armadas de relevancia estratégica y con armas nucleares, asistieron a un enfrentamiento violento en la región del Himalaya. El lugar donde se produjo ese enfrentamiento se sitúa en la frontera trazada por la Línea Actual de Control. El valle se encuentra en la disputada región de Cachemira, altamente militarizada y protagonista del conflicto por las soberanía territorial entre India, Pakistán y China²⁷.

Una de las últimas disputas sucedió a principios de abril de 2023, cuando China renombró unilateralmente once lugares de la región de Arunachal Pradesh. La India reaccionó rápidamente con una visita a la zona del ministro del Interior, Amit Shah, para anunciar inversiones de desarrollo, lo que generó el rechazo del país vecino²⁸. En agosto de ese año, China divulgó un mapa referido a los territorios en disputa, identificándolos como propios. La cartografía incluía el territorio de Arunachal Pradesh, administrado por India, como parte de China. Tras ello, el primer ministro de la India, Narendra Modi, y el presidente de China, Xi Jinping, durante una conversación en el marco de la XV Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de los BRICS en Sudáfrica, acordaron intensificar las negociaciones para la desescalada de la tensión en la zona²⁹. Meses más tarde, en diciembre de 2023, el máximo tribunal de justicia indio emitió un fallo por el que se revocó la autonomía de la Cachemira india, movimiento que Beijing calificó de “irrelevante” para su reclamo en la zona fronteriza³⁰.



Imagen de Xi Jinping y Narendra Modi.
Fuente: BBC

En marzo de 2024, la tensión bilateral se acrecentó, tras la construcción del túnel de Sala, por parte de India. Se trata de una obra que atraviesa el Himalaya, a una altura aproximada de 3.900 metros. Como ventaja, menciona que Delhi

26 TN. (8 de septiembre de 2020). China e India se acusan mutuamente de disparar en la frontera. TN. https://tn.com.ar/internacional/china-e-india-se-acusan-mutuamente-de-disparar-en-la-frontera/2020/09/08/7OHC2FQDMNFWFC-DPYT745Z64EE_story/?gad_source=1&gclid=EAIaIqobChMikc_QntqIhwMVVFNIAB3ErhngEAMYASAAEgLNdvD_BwE

27 Natarajan, S. (5 de junio de 2020). China vs India: las claves para entender la larga disputa fronteriza que generó un enfrentamiento que dejó varios soldados muertos. BBC. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-52871613>

28 Espinosa de los Monteros, M. (28 de abril de 2023). Choque entre India y China. AS. <https://as.com/actualidad/politica/choque-entre-india-y-china-n/>

29 Swissinfo.ch. (29 de agosto de 2023). China se anexiona en un mapa territorios en disputa y provoca la reacción de la India. Swissinfo.ch. <https://www.swissinfo.ch/spa/china-se-anexiona-en-un-mapa-territorios-en-disputa-y-provoca-la-reacci%C3%B3n-de-la-india/48770536>

30 Europa Press. (14 de diciembre de 2023). China ve el fallo del Supremo de India sobre Cachemira como “irrelevante” para su disputa territorial. Europa Press. <https://www.europapress.es/internacional/noticia-china-ve-fallo-supremo-india-cachemira-irrelevante-disputa-territorial-20231214144239.html>

podría enviar rápidamente soldados a la frontera con China, en cualquier condición meteorológica, de modo que esto último dejó de ser una limitante para las operaciones militares³¹. Ello dio lugar a un nuevo pico de tensión en la relación bilateral, pues India estaba dispuesta a desplegar 10.000 efectivos militares adicionales en la frontera con China. Además, la dotación existente, de 9.000 soldados, pasaría a formar parte de un nuevo comando, establecido para proteger un tramo de 532 kilómetros de la frontera que separa la región del Tíbet de China con los estados del norte, Uttarakhand y Himachal Pradesh³².

Los ministros de relaciones exteriores de India y China se reunieron en julio de 2024, para abordar las disputas territoriales entre ambos países. “Tratamos la rápida resolución de los problemas pendientes en las zonas fronterizas. Acorramos redoblar los esfuerzos a través de los canales diplomáticos y militares con este fin”, declaró el ministro indio Jaishankar, tras reunirse con su homólogo chino, durante la cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghái, celebrada en Astaná³³. “Respetar la LAC y garantizar la paz y la tranquilidad en las zonas fronterizas es esencial”, dijo y agregó que “los tres principios -respeto mutuo, sensibilidad mutua e interés mutuo- guiarán nuestras relaciones bilaterales”³⁴.

Sustitución de *Panchsheel* por *Panchamrit*

Es Las reformas posteriores a 1991, obligaron a Delhi a adoptar un cambio de paradigma en su política exterior, basado en enfoques pragmáticos, debido a que la India había liberalizado su economía. En los años recientes, en el marco de un mundo global multipolar, los expertos en relaciones internacionales indios comenzaron a cuestionar la noción idealista de *Panchsheel* y abogaron por la necesidad de un nuevo mayor pragmatismo en la política externa, lo que coincide con el surgimiento del *Panchamrit*, propuesto por un ejecutivo nacional a cargo del Partido Bharatiya Janata³⁵. El mismo buscó promover virtudes culturales y de civilización al mencionar al país como Bharat en lugar de India, en una resolución de política exterior de abril de 2015. La resolución afirmó que “Bharat ha surgido como la Estrella Polar del mundo democrático”, bajo el liderazgo de Narendra Modi³⁶.

El 3 de abril de 2015, India cambió el *Panchsheel* de Jawaharlal Nehru por el *Panchamrit* de Narendra Modi, algo que fue puesto de manifiesto en la resolución sobre política exterior adoptada por el ejecutivo nacional. El manifiesto de cuatro páginas, redacta a cargo del Partido Bharatiya Janata do por el secretario general del partido Bharatiya Janata, Ram Madhav y presentado por el entonces ministro Venkaiah Naidu, no utilizó ni una sola vez la palabra India. En todas las alusiones al país, se habló de Bharat y del ascenso de la nación como una potencia mundial. La resolución comenzó enumerando las cinco piedras angulares de

³¹ Infobae. (22 de marzo de 2024). La construcción de un túnel en el Himalaya eleva la tensión por la disputa fronteriza entre China y la India, dos potencias nucleares. Infobae.

<https://www.infobae.com/america/mundo/2024/03/22/la-construccion-de-un-tunel-en-el-himalaya-eleva-la-tension-por-la-disputa-fronteriza-entre-china-y-la-india-dos-potencias-nucleares/>

³² Escenario Mundial. (2024, 8 de marzo). India desplegaría 10.000 tropas adicionales en la frontera con China en medio de crecientes tensiones.

<https://www.escenariomundial.com/2024/03/08/india-desplegaria-10-000-tropas-adicionales-en-la-frontera-con-china-en-medio-de-crecientes-tensiones/>

³³ <https://www.swissinfo.ch/spa/los-ministros-de-exteriores-de-india-y-china-buscan-una-solucion-a-la-tension-fronteriza/82664451>

³⁴ Adil, A. (4 de julio de 2024). India seeks early resolution of border issues with China as top diplomats meet in Astana. AA. <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/india-seeks-early-resolution-of-border-issues-with-china-as-top-diplomats-meet-in-astana/3265660#>

³⁵ Barik, S. (2021). The Concoction of *Panchsheel* and *Panchmrit*: A New Perspective in India's Foreign Policy. Shanlax International Journal of Arts Science and Humanities 9(2):80-88. https://www.researchgate.net/publication/355149093_The_Concoction_of_Panchsheel_and_Panchmrit_A_New_Perspective_in_India's_Foreign_Policy

³⁶ Tiwari, R. (4 de abril de 2015). BJP calls for a muscular foreign policy: *Panchamrit* to replace *Panchsheel*. India Today. <https://www.indiatoday.in/india/story/bjp-foreign-policy-national-executive-247104-2015-04-04>

la política exterior como samman (dignidad), samvad (diálogo), samriddhi (prosperidad compartida), suraksha (seguridad regional y global) y sanskriti evam sabhayata (vínculos culturales y de civilización). De manera que, esos cinco temas que componen el *Panchamrit*, se convirtieron en los nuevos pilares de la política exterior india. Hasta ese momento, la misma se había basado en la doctrina *Panchsheel*, enunciada por Jawaharlal Nehru, que abordaba las relaciones exteriores desde un espíritu de pacifismo, mientras que *Panchamrit* se basa en el supuesto de que India no tiene rival en el escenario mundial. En cuanto a la relación de Modi con Washington, el informe afirma: “Hemos recuperado el impulso de nuestra asociación estratégica con Estados Unidos. Los dos países, que en su día fueron descritos por el primer ministro Vajpayee como ‘aliados naturales’, habían caído en una relación considerablemente ralentizada en los últimos diez años. Las iniciativas de nuestro primer ministro, junto con las aperturas positivas del Presidente Obama, han dado un nuevo impulso a las relaciones entre India y Estados Unidos”³⁷.



Imagen de la bandera de India con la denominación Bharat.
Fuente: El Mundo, España

En consonancia con ello, Modi ha criticado abiertamente la Iniciativa de la Franja y la Ruta, ha señalado transgresiones a lo largo de la Línea Actual de Control y ha trabajado para profundizar la asociación de Delhi con Washington. Asimismo, el actual primer ministro también ha acelerado la modernización de la infraestructura estratégica a lo largo de la LAC. Tras la resolución mencionada, se ha estado haciendo hincapié en una doctrina nacionalista hindú. De hecho, el propio Modi se ha referido a las ideas de Swami Vivekananda o Sri Aurobindo como inspiraciones intelectuales no sólo para la política interna, sino también para la política exterior. Su gobierno ha abandonado cualquier referencia a la “no alineación” y a la “autonomía estratégica”, conceptos asociados con Nehru³⁸.

Panchamrit es una señal acerca que el gobierno de Modi buscó salir de la huella doctrinaria de Nehru en materia de política exterior³⁹. En septiembre de 2020, en el marco de la cumbre del G20, trascendió que las invitaciones no referían a India sino al nombre sánscrito Bharat, lo cual avivó el debate público sobre la denominación del país, su historia y su legado colonial. “India, es decir,

³⁷ The Telegraph India. (4 de abril de 2015). *Panchsheel* gives way to *Panchamrit*. The Telegraph India. <https://www.telegraphindia.com/india/panchsheel-gives-way-to-panchamrit/cid/1510952>

³⁸ Phadnis, A. (2020, 23 de julio). Is Modi's China policy going Nehru's way? Reddify.com <https://www.rediff.com/news/interview/is-modis-china-policy-going-nehru-way/20200723.htm>

³⁹ Mohan, A. (4 de abril de 2015). BJP proposes ‘*panchamrit*’ to Nehruvian ‘*panchsheel*’. Business Standard. https://www.business-standard.com/article/politics/bjp-proposes-panchamrit-to-nehruvian-panchsheel-115040300850_1.html

Bharat, será una Unión de Estados”, afirma la Constitución. Bharat es también la palabra hindi para India y se utiliza indistintamente, de hecho, ambas figuran en los pasaportes indios. Pero su uso en las invitaciones marca un cambio notable en la nomenclatura utilizada por el país en la escena internacional⁴⁰. Según la constitución india, existen tres nombres para denominar al país: India, Bharat e Hindustán. Bharat comenzó a usarse en el año 1.500 a.C., pero hace más de 2.000 años que los persas, romanos y griegos utilizaron el término India para referirse al país. Algo que se reforzó durante el periodo colonial británico⁴¹.

Si bien es cierto que el otro nombre oficial de la India es Bharat, optar únicamente por esa denominación requeriría una enmienda al artículo 1º de la Constitución⁴². Ese vocablo tiene su origen en el sánscrito y se encuentra en antiguos textos hindúes. Como se mencionara, India obtuvo su independencia de Gran Bretaña en 1947, cuando el llamado Imperio Mogol se dividió en India y Pakistán. La partición puso fin a más de 200 años de dominio británico, que tuvo importantes impactos culturales y económicos, algunos de los cuales aún persisten. A lo largo de los últimos años, el gobierno del primer ministro Narendra Modi, ha estado sustituyendo las toponimias coloniales para, según ha dicho, ayudar a la India a superar una mentalidad de esclavitud. Tanto es así que el ceremonial indio se ocupó de expresar ello a través del cambio de nombre en la invitación al G20, fundando su decisión en que los gobernantes coloniales británicos habían acuñado el nombre India para eclipsar a Bharat y forjar así un legado británico⁴³.

Portada del Hindustan Times del 15 de agosto de 1947.
Fuente: Hindustan Times

40 Suri, M. & Regan, H. (6 de septiembre de 2023). Bharat: por qué una invitación al G20 que llama a la India por su nombre sánscrito está irritando a algunos. BBC.

<https://cnnespanol.cnn.com/2023/09/06/bharat-invitacion-g20-nombre-india-polemica-trax/>

41 Huffpost. (18 de septiembre de 2023). Qué significa Bharat, el nuevo nombre de la India. Huffpost. <https://www.huffingtonpost.es/global/que-significa-bharat-nuevo-nombre-india.html#:~:text=Bharat%20es%20la%20traducci%C3%B3n%20de%20India%20al%20hindi.&text=De%20hecho%2C%20seg%C3%BAn%20su%20constituci%C3%B3n,para%20referirse%20a%20este%20pa%C3%ADs.>

42 The Economic Times. (6 de septiembre de 2023). India, that is Bharat: The origin and meaning of the ancient name. The Economic Times.

<https://economictimes.indiatimes.com/news/india/india-that-is-bharat-the-origin-and-meaning-of-the-ancient-name/articleshow/103401596.cms?from=mdr>

43 SBS News. (6 de septiembre de 2023). India's government has used another name on the world stage. What does 'Bharat' mean? SBS News.

<https://www.sbs.com.au/news/article/indias-government-has-used-another-name-on-the-world-stage-what-does-bharat-mean/8kmzx3tid>

Conclusión

Del análisis de Bhattacharjee (2024), se desprende que entre Delhi y Beijing, además de diferencias territoriales, se percibe una rivalidad estratégica. Narendra Modi ha venido hablando, en los últimos años, acerca de la ambición de India de recuperar su antigua gloria y regresar a su condición de Vishwaguru, una frase en sánscrito que significa “maestro del mundo”. Asimismo, diversos analistas coinciden en que India está actuando con una asertividad de la que carecía hace una década y que ello se debe a las características del gobierno de Modi, a quien se le atribuye saber articular las prioridades de seguridad nacional de Delhi. Un ejemplo de ello es su pertenencia al Diálogo de Seguridad Cuadrilateral (QUAD, por sus siglas en inglés), una alianza formada por India, Estados Unidos, Australia y Japón, que comparten el objetivo de contener el avance chino en el Indo-Pacífico. Al mismo tiempo, en China, bajo el mando de Xi, advierte Bhattacharjee, el país ha convertido arrecifes de coral del Mar de China Meridional, en islas artificiales fuertemente militarizadas⁴⁴. Esto último no solo tiene que ver con la reafirmación de sus reclamos soberanos sobre diversas áreas marítimas, sino que al mismo tiempo, puede ser leído como una respuesta al QUAD en primer lugar y a India en segundo término, a modo de mensaje acerca que China no detendrá su avance y crecimiento, así como tampoco abandonará sus demandas territoriales.

Y aunque India y China coinciden en organizaciones como el BRICS o la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS), foros de cooperación de gran relevancia a nivel mundial, también en esos espacios a veces se buscan las oportunidades de dejar en claro que, al mismo tiempo, la competencia entre ambos sigue vigente. Por ello, Xie (2024), se pregunta si la ausencia de Narendra Modi en la cumbre de la OCS, a principios de julio de 2024, no es un mensaje al “show de China”. Si bien los espacios de encuentro entre India y China son de alto nivel, al mismo tiempo puede sostenerse que India se está alineando cada vez más con la estrategia estadounidense en el Indo-Pacífico, a la vez que compete con Beijing por el liderazgo del Sur Global. Desde el enfrentamiento en el valle de Galwan en 2020, ambas naciones han celebrado más de 20 rondas de conversaciones fronterizas con escasos avances. Al mismo tiempo, Beijing y Delhi aún no han reanudado los vuelos directos después de la pandemia de Covid-19, y los periodistas de cada país siguen prohibidos en el otro. Aun así, hay analistas que identifican aspectos positivos en la relación bilateral. Por caso, el nombramiento por parte de Beijing, de Xu Feihong, como nuevo embajador en la India, puesto que había estado vacante durante 18 meses, una señal que buscan mejorar sus relaciones⁴⁵.

India y China también han traducido su rivalidad geopolítica en una competencia por controlar puntos de estrangulamiento⁴⁶, como el corredor Siliguri, también conocido como “cuello de pollo”. Por su parte, China además ha trabajado, según la visión india, en erosionar su presencia en países vecinos como Sri Lanka, Maldivas y Bangladesh, naciones que han firmado la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Asimismo, para los analistas indios, esa política está entrelazada con el denominado “Collar de Perlas”, objetivo chino de establecer una red de bases militares que esencialmente rodearían a la India. Un tercer asunto de

⁴⁴ Bhattacharjee, Y. (27 de junio de 2024). Why Do India and China Keep Fighting Over This Desolate Terrain? The New York Times. <https://www.nytimes.com/2024/06/27/magazine/india-china-border.html>

⁴⁵ Xie, K. (4 de julio de 2024). Is India sending a message to ‘China’s show’ as Narendra Modi skips SCO summit? South China Morning Post. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3269029/india-sending-message-chinas-show-narendra-mo-di-skips-sco-summit>

⁴⁶ En inglés choke point, y tal como señala el Merriam-Webster, significa “ruta estratégica estrecha que permite el paso a través de una región o de una región a otra”. Ver en <https://www.fundeu.es/recomendacion/cuello-de-botella-punto-de-estrangulamiento-punto-de-congestion-choke-point/>

relevancia para Narendra Modi, es la relación entre China y Pakistán. Para India, la existencia de dos adversarios con armas nucleares, presenta un enigma estratégico. Mientras que, a la inversa, la relación de India hacia Taiwán es clave para Beijing. Es que Delhi y Taipéi han hecho un gran avance en su compromiso económico y tecnológico, sobre todo en lo atinente a las tecnologías de semiconductores, cruciales en la exploración del espacio. India como China, además de ser líderes del Sur Global, son potencias espaciales en ascenso. El poder espacial es una parte esencial de la competencia geopolítica y, para ser una potencia espacial, se necesitan satélites que resguarden los objetivos militares. Por ejemplo, las capacidades espaciales de Beijing le permiten mantener una vigilancia regular de las posiciones y operaciones militares de India a lo largo de la LAC, sin violar el territorio indio. Mientras que India ha tenido que recibir asistencia de inteligencia de Estados Unidos para conocer los movimientos de China⁴⁷.

Wang Yi, ministro de relaciones exteriores de China, señaló en julio de 2024, durante la conmemoración del 70° aniversario de los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica que, en la actualidad, China e India tienen la responsabilidad de llevar adelante el espíritu de los Cinco Principios y sumarle nuevas dimensiones. Beijing entiende que, como países del Sur Global, ambas naciones deben unir sus fuerzas para salvaguardar los intereses comunes de los países en desarrollo y hacer contribuciones a la paz, la estabilidad y el desarrollo de la región y del mundo. Pero además, las dos partes acordaron trabajar por la estabilidad en las zonas fronterizas y celebrar una nueva ronda de consultas al respecto⁴⁸. ¿Será que este es un nuevo punto de partida para la relación bilateral? ¿Podrá tener lugar la construcción de una Comunidad de Destino Compartido, que incluya la presencia activa tanto de Delhi como de Beijing? ¿O acaso prevalecerá la competencia geopolítica y geoestratégica sobre las ventajas de la cooperación comercial, científica y cultural? De no avanzar en lo inmediato, al menos se presenta un nuevo horizonte temporal en la región, como una posta en la carrera por la cooperación regional, los 70 años de Bandung en 2025.

47 Romaniuk, S. & Rezwan, K. (2024, 15 de junio). What Will Modi 3.0 Mean for China-India Relations? From Tawang to Taiwan, assessing the geopolitical rivalry and geostrategic competition. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2024/06/what-will-modi-3-0-mean-for-china-india-relations/>

48 Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. (2024, 4 de julio). Wang Yi Meets with Indian External Affairs Minister Dr. Subrahmanyam Jaishankar. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/202407/t20240705_11448615.html

ANÁLISIS 3

CHINA EN LA GRAN CARRERA ESPACIAL

Por Patricio Capellino

Resumen

El siguiente análisis se propone poner de manifiesto que la carrera espacial china es un objetivo estratégico clave de la agenda de Beijing e incluso podría tratarse del más relevante, al menos para la gestión de Xi Jinping, quien planificaría convertir su país en el líder mundial por excelencia en la materia. El desarrollo aeroespacial tiene aplicaciones civiles, pero también militares. Respecto de las últimas, se aspiraría al desarrollo, por ejemplo, de capacidades antisatelitales para las que su competidor estratégico no estaría en capacidad de repeler. A la vez que otras aspiraciones como el dominio del lado oscuro de la Luna.

Palabras clave

China - Programa Espacial – armas antisatélite – lado oscuro de la Luna

Introducción

El origen del programa espacial chino se remonta a las primeras épocas de la Guerra Fría, por lo tanto, se da en un contexto de fuerte competencia entre Estados Unidos y la Unión Soviética. En ese orden internacional bipolar, fue que el presidente Mao decidió emular la capacidad tecnológica espacial de la URSS, para lo cual contó con el apoyo de esa potencia, tanto técnico como financiero. Sin embargo, a comienzos de la década de 1960, la URSS le retiró toda su asistencia económica y tecnológica, pues Beijing acusó al primer secretario del Comité Central del Partido Comunista de la Unión Soviética, Nikita Krushev, de ser revisionista y querer reinstalar el capitalismo¹. Es decir, la cooperación entre el gigante asiático y Moscú se terminó a partir de diferencias políticas, lo cual finalizó con la cooperación para el desarrollo espacial chino.

China buscó la manera de continuar adelante sin la ayuda soviética, pero sus planes se vieron postergados por la Revolución Cultural. Beijing había previsto el lanzamiento de la misión Shuguang One para 1973, la cual sería la primera nave tripulada de ese país. Después de la muerte de Mao en 1976, la postergación se convirtió en una suspensión definitiva de la mayoría de los proyectos del programa espacial. Sin embargo, con el crecimiento y expansión de la economía china, se retomó la antigua vocación espacial. El primer vuelo tripulado se produjo en 2003 y significó un antes y un después en el desarrollo espacial mundial, pues China se volvió el tercer país capaz de tener una industria espacial completamente independiente².

Desde entonces, China ha experimentado un rápido crecimiento en su programa espacial, pues el mismo se convirtió en un objetivo estratégico para el gobierno central. A esos fines es que se han destinado importantes inversiones. Algunos de los hitos más destacados hacia el desarrollo espacial, incluyen: a) en 2003 envió a su primer astronauta al espacio, Yang Liwei; b) en 2011 lanzó su primera estación espacial, Tiangong-1; c) en 2019 alunizó con éxito la sonda

¹ Bruzzone, S. (s.f). La larga marcha de China en el espacio. Global Affairs and Strategic Studies.

<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/la-larga-marcha-de-china-en-el-espacio>

² Leija, L. (2024, 12 de enero). China en el espacio: Así es como el gigante asiático se ha convertido en una potencia fuera del planeta. National Geographic. <https://www.ngenespanol.com/el-espacio/china-en-el-espacio-asi-es-como-el-gigante-asiatico-se-ha-convertido-en-una-potencia-fuera-del-planeta/>

Chang'e-4, en la cara oculta de la luna; d) en 2021 envió su primer rover a Marte, Tianwen-1; e) en 2022 completó la construcción de su estación espacial modular, Tiangong. Pero lo más relevante, en términos de competencia estratégica, fue la incursión en tecnología aeroespacial que permitió, no solo diseñar un vehículo reutilizable, sino colocarlo además en órbita, bajo el nombre de Shen Long (Dragón Divino). Este hecho no solo no pasó inadvertido por la comunidad internacional, sino que el General Stephen Whiting, comandante del Comando Espacial de Estados Unidos, esbozó en abril de 2024, que Beijing “se está moviendo a una velocidad impresionante en el espacio”, señalando que China está desarrollando de manera muy rápida una gama de armas anti-espaciales que amenazan las capacidades espaciales estadounidenses. “También están utilizando el espacio para hacer que sus fuerzas armadas —su ejército, su marina, su cuerpo de marines, su fuerza aérea— sean más precisas, más letales y de mayor alcance”³.

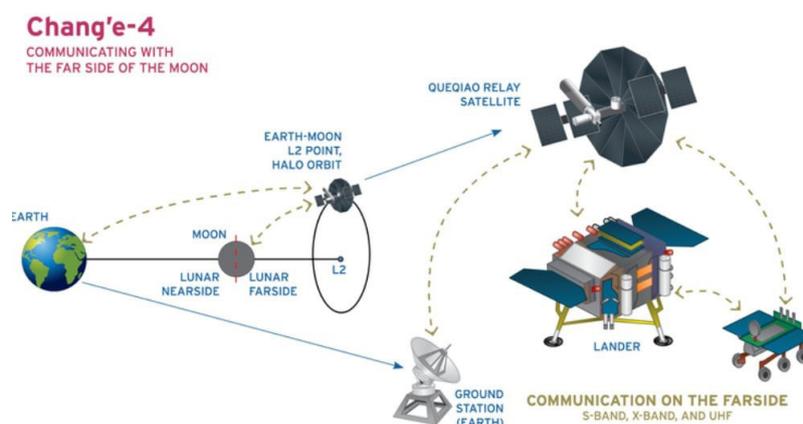


Ilustración referida a la sonda Chang'e-4.
Fuente: okdiario.com

Interés estratégico de China, armas antisatélite y el lado oscuro de la Luna:

El interés de China en la carrera espacial va más allá de la exploración científica. El país busca demostrar su capacidad tecnológica y científica, a fin de aumentar su posición en el escenario internacional, para lo cual prevé desarrollar capacidades espaciales militares de carácter estratégico. Un primer dato relevante, que deja de manifiesto el interés de China en obtener una ventaja estratégica sobre el dominio aeroespacial, es el creciente número de satélites de vigilancia impulsados por Beijing. Hasta enero de 2024, la República Popular China había desplegado una flota de 359 satélites de inteligencia, lo cual le habría permitido triplicar su capacidad de recolección en órbita, en poco más de cinco años. Esto implicaría un aumento notable en la capacidad de monitorear, rastrear e identificar a las fuerzas estadounidenses y aliadas, tanto terrestres como en órbita⁴.

Díaz (2021), menciona que China se está preparando para desarrollar armas diseñadas para destruir o inutilizar satélites enemigos. Asimismo, citó al contraalmirante de la armada estadounidense Michael Studeman, entonces máximo responsable de la inteligencia en el Pacífico, quien afirmó que el ejército chino estaba desarrollando armas antisatélite con capacidad de “cegar, bloquear y destruir naves espaciales tanto desde la superficie como en órbita”. Este asunto es clave en la disputa entre las dos potencias, pues se trata del mayor reto para la

³ Robson, S. (2024, 25 de abril). China is ‘moving at breathtaking speed in space,’ Space Force general says in Tokyo. Stars and Stripes. https://www.stripes.com/branches/space_force/2024-04-25/space-force-china-japan-ko-rea-13651897.html

⁴ Harrison, T. (2024, 21 de mayo). Unleash the Space Force. AEI. <https://www.aei.org/op-eds/unleash-the-space-force/>

planificación militar de los Estados Unidos. Es que, según el Pentágono, carecen de una capacidad de defensa contra “sistemas láser terrestres con la capacidad de dañar o destruir sensores sensibles en órbita de baja altitud”⁵.

Al respecto, un informe del Departamento de Defensa de Estados Unidos, titulado “Evolución militar y de seguridad en la República Popular China”, publicado en octubre de 2023, decía: “Además de desarrollar armas de energía dirigida e inhibidores de satélites, el Ejército Popular de Liberación también posee antisatélite operativos terrestres utilizados para apuntar a satélites de órbita terrestre baja”. Agregó que “China puede intentar adquirir armas antisatélite adicionales que puedan destruir satélites en órbita geoestacionaria”⁶.



Imagen de la sonda Chang'e-6 en el lado oscuro de la luna.
Fuente: olanoticias.com

Plum (2024), infiere que Rusia “desarrolla y despliega prototipos de armas de energía cinética en el espacio”, mientras que China ha desarrollado un “satélite robótico de doble uso”. Si bien este último puede usarse para fines no militares, pueden tener un propósito militar, el de capturar satélites⁷. Asimismo, Infobae cita al Financial Times, que dio a conocer en abril de 2023 un documento de la CIA, que contiene revelaciones de inteligencia sobre la actividad espacial china durante una década. “Los ataques cibernéticos más ambiciosos de China tienen como objetivo imitar las señales que los satélites enemigos reciben de sus operadores, engañándolos para que sean tomados por completo o funcionen mal durante los momentos cruciales del combate”, dice el reporte. Sostiene además que el documento clasificado destaca que la capacidad cibernética china le permitiría “tomar el control de un satélite, haciéndolo ineficaz para apoyar las comunicaciones, las armas o los sistemas de inteligencia, vigilancia y reconocimiento”⁸.

Otra cuestión de alto nivel estratégico, que se ha convertido en un objetivo vital para Beijing, es el dominio del lado oscuro de la Luna, pues esa capacidad la consagraría como una potencia de primer orden en materia espacial. Al res-

⁵ Díaz, J. (13 de julio de 2021). China desarrolla una nueva arma espacial contra la que EEUU no tiene defensa. El Confidencial. https://www.elconfidencial.com/tecnologia/novaceno/2021-07-13/china-guerra-espacial-estados-unidos-pentagono_3181083/

⁶ Reyes, M. (2023, 23 de noviembre). 全球对中国太空军事化的担忧推动了新规则的制定Indo-Pacific Defense Forum. <https://ipdefenseforum.com/zh-hans/2023/11/%E5%85%A8%E7%90%83%E5%AF%B9%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E5%A4%AA%E7%A9%BA%E5%86%9B%E4%BA%8B%E5%8C%96%E7%9A%84%E6%8B%85%E5%B-F%A7%E6%8E%A8%E5%8A%A8%E4%BA%86%E6%96%B0%E8%A7%84%E5%88%99%E7%9A%84%E5%88-B6%E5%AE%9A/>

⁷ Sputnik. (2 de mayo de 2024). 美国称俄中疑似在研制用于轨道的反卫星武器. Sputnik. <https://sputniknews.cn/20240502/1058754629.html>

⁸ Infobae. (5 de octubre de 2022). Un informe reveló que China podría tener acceso a información confidencial a través de sus instalaciones espaciales en América Latina. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2022/10/05/un-informe-revelo-que-china-podria-tener-acceso-a-informacion-confidencial-a-traves-de-sus-instalaciones-espaciales-en-america-latina/>

pecto, China logró por primera vez en 2019, llegar a ese sector, en la cuarta de las seis misiones de exploración lunar Chang'e. Cinco años después, en junio de 2024, la sonda Chang'e-6 emprendió el regreso a la Tierra con un cargamento muy valioso: las primeras muestras de suelo jamás recolectadas en la cara oculta de la Luna⁹. Si bien la misión marca la creciente capacidad de Beijing en la exploración espacial, también ofrece algunos indicios de hasta dónde llegan las ambiciones del país dentro del sistema solar¹⁰.

El polo sur de la Luna está designado como el emplazamiento de la futura Estación Internacional de Investigación Lunar (ILRS) dirigida por China. Ese proyecto, cuenta con socios como Rusia, Venezuela, Sudáfrica y Egipto, y está siendo coordinado por una especie de agencia espacial internacional ad hoc¹¹. Se planea que para 2035, ILRS construirá un “Modelo Básico” para “implementar experimentos científicos lunares regulares, verificación de tecnología y utilización de recursos ‘in situ’”. Mientras que, para 2045, se prevé la construcción de un “Modelo Externo” integral para “implementar investigaciones científicas complejas basadas en la Luna”, así como “la utilización de recursos lunares a gran escala para ayudar a la humanidad a ir al espacio más profundo”¹².



Imagen alusiva a la futura Estación Internacional de Investigación Lunar (ILRS)
Fuente: actualidad.es

Conclusiones

El gobierno chino impulsa su programa espacial con nuevos módulos experimentales, cooperación internacional y zonas de desarrollo espacial. El espacio es un tema central en la agenda política del país, especialmente este año. Sin embargo, se observa agitación interna en el sector aeroespacial, con despidos de alto rango en la Fuerza de Cohetes del EPL y los ministerios de defensa y relaciones exteriores. Las razones son poco claras, pero podrían indicar pérdida de confianza o problemas internos ligados a sospechas de corrupción. Sea lo que fuere que suceda, es crucial para China vigilar el ámbito espacial en un contexto de tensiones geopolíticas. En ese sentido, podríamos abrir los siguientes interrogantes: ¿Xi Jinping busca consolidar su legado como el luchador anticorrupción? o ¿Como el defensor nacionalista de la soberanía de China en la tierra y en los cielos?

La geopolítica ha vuelto a cobrar protagonismo en la exploración espacial de

⁹ BBC. (7 de junio de 2024). Qué tiene de especial el lado oculto de la Luna y en qué se diferencia de la cara visible. BBC. <https://www.bbc.com/mundo/articulos/c0339e4817vo#:~:text=China%20es%20el%20%C3%BAnico%20pa%C3%ADs,lunar%20en%20la%20mitolog%C3%ADa%20china>.

¹⁰ Jones, A. (4 de junio de 2024). Chang'e-6 is just the tip of China's ambitions for the Solar System. BBC. <https://www.bbc.com/future/article/20240510-change-6-is-just-the-tip-of-chinas-space-ambitions>

¹¹ The Conversation. (2024, 4 de julio). With its latest Moon mission success, China's space programme has the US in its sights. <https://theconversation.com/with-its-latest-moon-mission-success-chinas-space-programme-has-the-us-in-its-sights-233792>

¹² RT. (24 de abril de 2024). China muestra cómo será la Estación Internacional de Investigación Lunar. <https://actualidad.rt.com/actualidad/507118-china-estacion-internacional-investigacion-lunar>

una forma que quizá no hayamos visto desde la carrera espacial de los años 1950 y 1960. Es muy posible que la misión Artemis III de Estados Unidos y las misiones Chang'e 7 y Chang'e 8 de China quieran alunizar en el mismo lugar cerca del cráter Shackleton. Sólo los bordes de los cráteres pueden funcionar como lugares propicios de alunizaje, por lo que tal vez no haya otra opción que China y Estados Unidos intercambien planes y utilicen esta renovada fase de exploración espacial como una nueva era en la diplomacia¹³.

De modo que, el análisis sobre la actual carrera espacial china, pone el foco del debate en la opción por la competencia o la cooperación. Sólo el devenir de las políticas exteriores de Washington y Beijing podrá develar ese interrogante.

13 The Conversation. (2024, 4 de julio). With its latest Moon mission success, China's space programme has the US in its sights. <https://theconversation.com/with-its-latest-moon-mission-success-chinas-space-programme-has-the-us-in-its-sights-233792>

ANÁLISIS 4

LECCIONES DEL MAR NEGRO PARA EL ESTRECHO DE TAIWÁN: EL ROL DE LOS DRONES NAVALES DE SUPERFICIE

Por Silvana Elizondo

Resumen

La exitosa experiencia de Ucrania en el uso de sistemas no tripulados de superficie para atacar a los navíos rusos en el Mar Negro le ha permitido mantener abierta su ruta de exportación, forzando a Rusia a retirarse a puertos más distantes. Ello no ha pasado desapercibido para los planificadores de ninguna Armada. De especial interés resulta esta experiencia para los actores en pugna en el Estrecho de Taiwán, un escenario eminentemente naval que concentra la mirada de las principales potencias. Analizaremos en este breve trabajo cuáles son las lecciones de la experiencia del Mar Negro relevantes para otros escenarios, y cómo se preparan los actores del Indo Pacífico para neutralizar los riesgos y aprovechar las oportunidades brindadas por los nuevos sistemas.

Palabras clave

Estrategia naval - Sistemas no tripulados – China – Taiwán - Mar Negro.

Introducción

Luego de perder la totalidad de sus buques de guerra, Ucrania ha logrado en los dos años de guerra con Rusia hundir un tercio de los buques rusos ubicados en el Mar Negro, incluyendo 15 buques de guerra y un submarino, con unidades navales no tripuladas (USV por sus siglas en inglés) de escasa sofisticación¹. Este éxito no ha pasado desapercibido para las marinas del mundo, que se encuentran incorporando velozmente los conocimientos que surgen de los escenarios en conflicto abierto.

En particular, no ha pasado desapercibido para los planificadores de la Armada del Ejército Popular de China, que niegan la posibilidad de un escenario similar, al tiempo que trabajan para que éste no ocurra. Taiwán, por su parte, analiza las oportunidades de los sistemas no tripulados y planifica su incorporación a través del Proyecto “Rapid & Surprising”, que busca producir al menos 200 sistemas para 2026.

Analizaremos en este breve trabajo cuáles son las lecciones de la experiencia del Mar Negro relevantes para otros escenarios, y cómo se preparan los actores del escenario del Indo Pacífico para neutralizar los riesgos y aprovechar las oportunidades brindadas por los nuevos sistemas.

El caso del Mar Negro

A través de operaciones ofensivas basadas en sistemas navales no tripulados, Ucrania logró mantener abierto el corredor de exportación de cereales (ya sin acuerdo con Moscú) y obligó a Rusia a replegar su flota sobre la mitad oriental del Mar Negro (puerto de Novorossiysk), por lo cual ya no puede atacar con libertad posiciones ucranianas en tierra. Además, Rusia ha abandonado sus intenciones de realizar un asalto anfibio en Odessa. Insuficientes para ganar la guerra, los sistemas no tripulados le han permitido a Ucrania seguir en carrera a

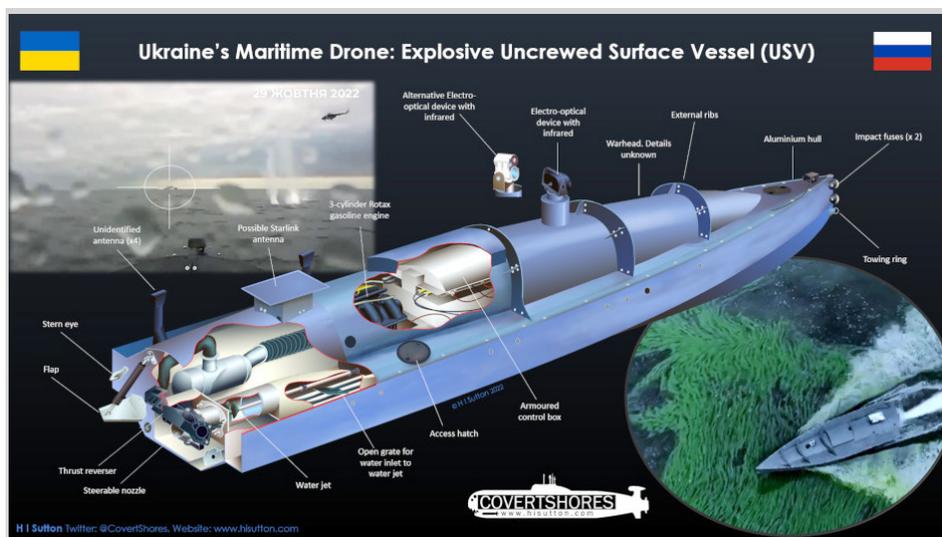
¹ También ha hundido buques con misiles, como el *Movska*. Ver: Vakulina, S. (14/02/2024). Here's what to know about the naval drones Ukraine uses to sink Russian ships in the Black Sea. Euronews

través de la negación del mar.

Decenas de navíos, como el Sergei Kotov hundido en marzo de 2024 y valuado en 65 millones de dólares, quedaron inutilizadas a través de los ataques en manada de sistemas no tripulados valuados en unos pocos cientos de miles de dólares (un USV Sea Baby puede costar 200.000 dólares). Si bien la efectividad de los sistemas no tripulados es decreciente (las fuerzas de defensa logran destruir cada vez más USV atacantes), sus efectos son devastadores. “Los USV kamikaze representan una amenaza asimétrica para los buques objetivo debido a su tamaño, formas de embarcaciones y ventajas en sistemas ópticos y de radar, incluso en condiciones normales de mar, aire y visibilidad”, sostiene el Almirante retirado y consultor Hasan Özyurt².

Ucrania cuenta con diferentes tipos de drones navales, tanto de superficie como submarinos. Son de fabricación nacional, y algunos prácticamente caseiros, impulsados por particulares y grupos de crowdfunding³. Los primeros de ellos, que comenzaron a operar en 2022, son vehículos de superficie basados en una combinación de embarcaciones civiles modificadas y motos de agua con control remoto, cámaras y gran carga explosiva, que tienen principalmente una función de ataque suicida (“drones kamikazes”), al estilo de los buques incendiarios usados en la antigüedad.

Se han ido desarrollando diferentes versiones en paralelo, como el Sea Baby o Malyuk⁴, un dron multipropósito del Servicio Secreto de Ucrania (SBU) y el Mamai, más veloz, apto para ataques de largo alcance⁵. Pero el que está dando grandes resultados últimamente es el Magura V5, acrónimo de “Maritime Autonomous Guard Unmanned Robotic Apparatus V-type”, también el nombre de una figura de la mitología eslava, desarrollado por la empresa estatal ucraniana “Spets Techno Export”⁶.



Dron Marítimo ucraniano

Fuente: Sutton (28-07-2023). 1st Generation Maritime Drone.

<http://www.hisutton.com/Ukraine-Maritime-Drones-Evolution.html>

² Özyurt, H. (18-02-2024). Analysis: An Operational View On The USV Attacks In The Black Sea From An Admiral's Eyes. Naval News. <https://www.navalnews.com/naval-news/2024/02/analysis-an-operational-view-on-the-usv-attacks-in-the-black-sea-from-an-admirals-eyes/>

³ Pretel Ó. Hernández, E. A. (07-09-2023). Esta brigada ucraniana está cambiando las reglas de la guerra naval y España lidera la respuesta europea. El Confidencial. https://www.elconfidencial.com/mundo/2023-09-07/brigada-ucrania-na-cambiando-reglas-naval-espana-lidera-respuesta-europea_3728736/

⁴ Vasyl Maliuk es el jefe del Servicio de Seguridad de Ucrania (SSU), responsable de las operaciones en aguas del mar Negro. En: Sutton, H.I. (6-03-2024). Ukraine's SBU reveals the improved Sea Baby USV, with first public vessel named Avdiivka. Covert Shores <http://www.hisutton.com/Timeline-2022-Ukraine-Invasion-At-Sea.html>

⁵ Sutton, H.I. (27-12-2023). Ukraine's SBU Reveals Mamai Maritime Drone (USV). Covert Shores. <http://www.hisutton.com/Ukraine-USV-Mamai.html>

⁶ Brown, S. (6-03-2024). The Magura-V5 Sea Drone – Scourge of Russia's Black Sea Operations. Kyiv Post. <https://www.kyivpost.com/analysis/29068>

El Magura V5 es un USV de 5,5 metros de largo con un alcance de 450 millas náuticas, una velocidad de crucero de 22 nudos y una velocidad máxima de 42 nudos gracias a su propulsión por chorro de agua y su casco aerodinámico, hecho de fibra de carbono y resina epoxi. Navega a medio metro sobre la línea de flotación, tiene una capacidad de carga útil de 320 kilogramos y es difícil de detectar. La comunicación se realiza a través de dos antenas Starlink⁷ y una antena de comunicaciones por satélite Kymeta de fabricación estadounidense. Un canal de comunicación separado utiliza un enrutador industrial celular con doble SIM con capacidad GPS con un alcance de hasta 40 kilómetros que permite el acceso a Internet móvil terrestre cuando está lo suficientemente cerca de la costa⁸. Este tipo de USV tienen un alcance limitado y requieren comunicaciones continuas con línea de visión con sus controladores, pero su alcance se puede maximizar con antenas elevadas en tierra o con relays ubicados en vehículos especialmente desplegados.

Entre octubre de 2022, cuando se produjo el ataque sobre Sebastopol, y mediados de 2024, estos sistemas de armado relativamente sencillo han dejado fuera de operaciones más de 15 unidades navales de diferente tamaño, tanto en tránsito como en los puertos, además de dañar infraestructura estratégica, como puertos (Sebastopol y Novorossiysk) y puentes (Kerch).

Fecha	Buque	Incidente
29 Oct 2022	Fragata clase Almirante Grigorovich Admiral Makarov y Admiral Essen; fragata Clase Krivak Ladny; Barreminas clase Natya Ivan Golubets	Tres USV tipo Seababy realizaron una incursión en Sebastopol. No hundieron ningún barco, pero generaron graves daños. Tres de ellos atacaron la bahía de Strelskaya, dañando al Ivan Golubets, el Ladny y el almirante Essen. Rusia sólo admitió daños al dragaminas Ivan Golubets. También atacaron a la fragata Almirante Makarov y uno de ellos la alcanzó por estribor.
24 Mayo 2023	Buque de inteligencia clase Yuriy Ivanov Ivan Khurs	Atacado por drones Magura V5 cerca del Estrecho del Bósforo. Rusia negó daños, pero un video parece mostrar que un dron golpeó el barco por estribor.
17 Jul 2023	Puerto de Kerch	Dos drones Malyuk del SBU derribaron un tramo del puente, que resultó dañado. Otros tres drones se quedaron sin combustible y fueron detonados.
4 Ago 2023	Buque de asalto anfibio Olenegorsky Miner	Atacado por drones Mamai en el puerto de Novorossiysk; el buque escoró a babor.
5 Ago 2023	Petrolero SIG	El petrolero, que se estaba utilizando para reabastecer a buques de guerra, fue alcanzado por un dron Mamai.
14 Sep 2023	Corbeta clase Bora Samum	Fue atacada por un dron marino Malyuk del SBU en la entrada del

⁷ Elon Musk, dueño de Starlink, habría rechazado en septiembre de 2022 el pedido de Kiev de ampliar el alcance de la red hasta Sebastopol por temor a ocasionar una escalada. Kim, V. et al (08-09-2023). Elon Musk Refused to Enable Ukraine Drone Attack on Russian Fleet. New York Times.

<https://www.nytimes.com/2023/09/08/world/europe/elon-musk-ukraine-starlink-drones.html>

⁸ Altman, H. y Rogoway, T. (22-11-2023). Ukrainian Drone Boat Appears To Have Been Captured By Russia. The War Zone. [Ukrainian Drone Boat Appears To Have Been Captured By Russia \(twz.com\)](https://www.twz.com/ukrainian-drone-boat-captured-by-russia)

⁹ Listado realizado en base a la sistematización realizada por el especialista británico Sergio Miller, ampliada y actualizada con diferentes fuentes. Miller, S. (12-2-2024). Navy of Drones. Wavell Room. <https://wavellroom.com/2024/02/12/navy-of-drones/>

14 Sep 2023	Patrullero clase Vasily Bykov; nombre desconocido	puerto de Sebastopol. El resultado está disputado, pero hay imágenes del Samum remolcado. El buque se encontraba en la zona suroeste del Mar Negro, donde había tres patrulleros. Ucrania afirma que al menos dos fueron alcanzados, pero Rusia lo niega.
11 Oct 2023	Patrullero clase Vasily Bykov Pavel Derzhavin	Atacado por un dron marino Malyuk cerca de Sebastopol (los canales rusos de Telegram afirmaron que chocó contra una mina). Según se informa, el remolcador de rescate Profesor Nikolay Muru también resultó dañado.
13 Oct 2023	Corbeta misilística clase Buyan-M; nombre desconocido	Atacado por un dron marino Malyuk cerca de Sebastopol. El canal ruso Telegram mostró un video del barco humeando.
8 Nov 2023	Dos buques de desembarco pequeños, uno clase Akula; nombre desconocido, y uno clase Serna, Denis Nikitin	Ubicados por dos drones aéreos HUR en Crimea. Atacados y hundidos (con evidencia de imágenes satelitales) por drones Magura V5 en la bahía de Uzka, cerca de Chornomorsk. Los buques transportaban equipos y provisiones.
31 Enero 2024	Corbeta misilística clase Molniya Ivanovets	Seis drones Magura V5 operados por el Grupo 13 la atacaron en el lago Donuzlav en Crimea. El barco se defendió con cañones, se hundió con la pérdida de toda la tripulación.
14 Feb 2024	Buque anfibio Caesar Kunikov	Fue golpeado en el lado izquierdo por 3 drones Magura V5 y hundido cerca de la ciudad de Alupka, en Crimea, sin que se registraran maniobras defensivas.
4 Marzo 2024 ¹⁰	Patrullero de gran tamaño Sergey Kotov	Atacado por 5 drones Magura V5 en el estrecho de Kerch, 7 bajas. Buque evacuado y hundido, helicóptero perdido. Ya había sido atacado en septiembre. Luego de un primer impacto, otros drones estallan en el mismo lugar.
17 Mayo y 4 Julio 2024	Puerto de Novorossiysk	Se trata del puerto al que se retiraron las unidades de la flota rusa, a 350 mn del control ucraniano. 100 drones aéreos y marinos atacaron el puerto en Mayo. Impacto sobre el buque de desembarco Olenegorsky Gornyak en julio.

También Ucrania avanza en la fabricación de drones submarinos (UUV por sus siglas en inglés), más efectivos que los de superficie por el sigilo y la dificultad de detección, pero más complejos de desarrollar y más costosos. Se trata del Proyecto Fury (First Ukrainian Robotic Navy), que se basa en adaptar tecnologías de uso dual de los países occidentales en sus los drones militares¹¹. Uno de los desarrollos que se encuentra en marcha es el Toloka TLK-150, un dron submarino de 2,5 metros de largo impulsado por el grupo Brave 1, que puedes

¹⁰ Mackintosh, T. (5-2-2024). Ukraine war: Kyiv says seven dead as drone attack sinks Russian ship. BBC News. <https://www.bbc.com/news/world-europe-68477318>

¹¹ Sutton H I (24-01-2024). Exclusive: New Ukrainian Underwater Drone Project To Dominate The Black Sea. Naval News. <https://www.navalnews.com/naval-news/2024/01/exclusive-new-ukrainian-underwater-drone-project-to-dominate-the-black-sea/>

er considerado como “torpedo merodeador”¹²¹³. En forma paralela, otro grupo denominado AMMO Ukraine, desarrolla el UUV Marishka, un dron submarino de 6 metros de largo y un metro de diámetro, que podría alcanzar los 1.000 kilómetros de autonomía. Su costo sería de 433.000 dólares, y podría ser desplegado desde una embarcación, alcanzando cualquier ubicación del Mar Negro.

Además de los desarrollos propios, la Armada de Ucrania está recibiendo USV y UUV occidentales, destinados principalmente a tareas de vigilancia y reconocimiento costero y antiminado. En junio de 2024 presentó el USV Stalker 5.0, para reconocimiento, patrulla y transporte de suministros. La novedad más relevante, sin embargo, parece ser la reciente incorporación de sistemas para defensa aérea y ataque a tierra a los USV ucranianos¹⁴.



Drones marítimos (USV) de la guerra ruso-ucraniana, 2022-23

Fuente: H I Sutton (22-12-2023)

<http://www.hisutton.com/Russia-Ukraine-USVs-2023.html>

La operación de estos medios está a cargo de diferentes agencias, pero la mayoría de ellos están conducidas por la Brigada Separada 385 de la Armada, la primera unidad naval especializada en drones navales del mundo. También son utilizados por el Servicio de Seguridad de Ucrania (SBU) y por el Grupo 13, una unidad especial de inteligencia dependiente del Ministerio de Defensa (GUR), que opera en cooperación con la Armada y el Ministerio de Transformación Digital.

Tácticas ofensivas

La táctica utilizada para infligir el máximo daño posible consiste en “cazar en manadas o enjambres” de cinco o seis para intentar abrumar las defensas del barco objetivo. En un enjambre, cada dron tiene una tarea individual. El dron líder intenta inmovilizar a su objetivo atacando el área del motor y el siguiente a los centros vulnerables del barco. Si se logra una brecha en el casco, el resto de los drones del enjambre concentran sus ataques en ese punto débil¹⁵.

Usualmente los drones parten de Odesa y tienen varias horas de navegación hasta los blancos (de acuerdo a la velocidad, alcance y condiciones del ambien-

¹² Satam P. (27-04-2023). Ukraine Unleashes ‘Loitering Torpedo’ After Deadly Sea Drones; Russia Called It A Permanent Threat To Its Navy. Eurasia Times. <https://www.eurasiantimes.com/ukraine-unveils-loitering-torpedo-after-deadly-sea-drones-russia/>

¹³ Trevithick, J. (25-09-2023). Our Best Look At Ukraine’s ‘Marichka’ Submarine Drone. Thedrive.com. <https://www.twz.com/our-best-look-at-ukraines-marichka-submarine-drone>.

¹⁴ Grady J. (13-06-2024). Battles in the Black Sea Changing the Character of Naval Warfare, Experts Say. Usni News. <https://news.usni.org/2024/06/13/battles-in-the-black-sea-changing-the-character-of-naval-warfare-experts-say#:~:text=At%20least%2015%20Russian%20warships,advanced%20highly%20maneuverable%20sea%20drones>.

¹⁵ Newdick, T. (05-03-2024). Ukrainian Drone Boats Sink Russian Navy Patrol Ship. The War Zone. <https://www.twz.com/sea/ukrainian-drone-boats-sink-russian-navy-patrol-ship>

te). No se evidencia por ahora que sean desplegados por buques nodrizas, pero podría suceder en otros escenarios. Se buscan las operaciones nocturnas para mayor efectividad.

En los ataques más recientes, Ucrania utilizó entre 6 y 10 USV. Posiblemente, un grupo de ataque de reserva permaneció en segundo plano, a una distancia de 2 o 3 km, esperando los resultados del grupo de ataque inicial. El objetivo principal del ataque es lograr un primer impacto en lugares claves (timón, sala de máquinas, escotillas, daños previos), tras lo cual la nave disminuye su velocidad y sus capacidades de defensa, permitiendo que ataques posteriores la dejen completamente ineficaz. En la aproximación final, los USV aceleran a alta velocidad y realizan maniobras en zig-zag con el objetivo de minimizar la probabilidad de ser vistos, atrapados o alcanzados por fuego defensivo. Los drones marinos son difíciles de detectar en el radar porque navegan a baja altura y son más silenciosos que las lanchas rápidas de mayor tamaño.

Tácticas defensivas¹⁶

Para defenderse de estos ataques, se implementan tanto medidas preventivas en los puertos como en los buques. La defensa de los puertos consiste en la colocación de barreras físicas en las entradas. En Sebastopol, por ejemplo, se instalaron múltiples capas de redes, barreras flotantes y cadenas de barcas, además de apostar ametralladoras y buques centinela.

En un segundo anillo se incorpora la vigilancia aérea, tanto de hidroaviones para la alerta temprana como de helicópteros para atacar a los drones con cohetes y ametralladoras. También se han utilizado aviones de combate (Flanker), que normalmente patrullan el Mar Negro.

Adicionalmente, se satura el área con contramedidas electrónicas para interferir las comunicaciones de los drones y los sistemas de navegación como los GPS.

En el caso de la protección de unidades de alto valor (transportes de armas o petroleros) en tránsito, se instrumenta una escolta de patrulleras y fragatas. Los buques también apagan su AIS para evitar ser rastreados por fuentes abiertas. Estos esfuerzos son sólo parcialmente efectivos, siendo los escoltas frecuentemente afectados por los ataques.

Rusia trabaja además en la incorporación de drones aéreos y de superficie para funciones defensivas, desplegados desde los buques en tránsito (por ejemplo, el USV Dandelion) y en nuevas tecnologías de sensores y armas, capaces de identificar y neutralizar objetivos pequeños, maniobrables y veloces. Se han conocido imágenes recientes de drones rusos de tipo FPV (First Person View) atacando drones ucranianos por primera vez¹⁷.

También se recomienda mantener alto grado de alerta y preparación de la tripulación, y la vigilancia continua por radar, electroóptica electroóptico y óptica.

Riesgos y oportunidades para el Indo Pacífico

En base a esta exitosa experiencia, el Instituto Nacional de Ciencia y Tecnología Chung Shan de Taiwán ha lanzado el Proyecto “Rapid & Surprising”, que tiene como objetivo desarrollar embarcaciones no tripuladas multipropósito, que pueden llevar módulos intercambiables para reconocimiento, vigilancia e inteligencia electrónica (ELINT), así como lanzar ataques kamikazes contra bu-

¹⁶ Sutton H I (21-12-2023). Russia Forced To Adapt To Ukraine's Maritime Drone Warfare In Black Sea. Naval News. <https://www.navalnews.com/naval-news/2023/12/russia-forced-to-adapt-to-ukraines-maritime-drone-warfare-in-black-sea/>

¹⁷ Altman, H. (30-05-2024). Russian FPV Drone Seen Attacking Ukrainian Uncrewed Surface Vessel For The First Time. The War Zone. <https://www.twz.com/news-features/russian-fpv-drone-seen-attacking-ukrainian-uncrewed-surface-vessel-for-the-first-time>

ques de guerra. El Instituto planea diseñar dos modelos, de unos 10 y 20 metros, utilizando como prototipo los barcos objetivo utilizados para el entrenamiento de objetivos de superficie de la Fuerza Aérea. Los drones navales se controlarán de forma remota y estarán equipados con cascos furtivos y terminales de control guiadas por IA.

Los sistemas no tripulados forman una parte relevante del Concepto de Defensa General de Taiwán, también conocido como “estrategia del puercoespín”, que se estructura sobre medios defensivos asimétricos, aunque no depende solo de ellos. El objetivo de esta estrategia es desarrollar capacidades que permitan plantear una guerra de desgaste contra China. En este marco, los USV contribuirán a interrumpir y complicar las operaciones navales chinas para dar tiempo suficiente a que llegue la ayuda de aliados, como Japón o Estados Unidos, cuyas bases más cercanas están a más de mil kilómetros de distancia.

Se prevé que, en una invasión en gran escala, el estrecho de Taiwán, de solo 110 millas náuticas de ancho, estará atestado de barcos transportando personal, armas, municiones, lanchas de desembarco, tanques, vehículos, combustible, repuestos, servicios médicos y todo tipo de suministros, que pueden ser vulnerables a los drones. El objetivo de Taiwán es convencer a Beijing que estos USV, utilizados en conjunto con campos minados navales, misiles antibuque, bombas lanzadas desde el aire y otras armas, podrían representar un riesgo demasiado grande y que debería considerar opciones distintas del ataque armado¹⁸.

Pero Taiwán aún debe iniciar la producción en masa de estos sistemas, estándole vedado el acceso al principal proveedor de drones comerciales, que es precisamente China. Estados Unidos le ha vendido recientemente unos 1.000 drones de grado militar por valor de 360 millones de dólares, pero éstos son principalmente aéreos¹⁹. En la estrategia de Taiwán, los drones de superficie actuarían en forma articulada con los aéreos y los submarinos, así como con las unidades tripuladas, con diferentes capacidades y alcances²⁰.

¿Cómo responde China a la posibilidad de que Taiwán replique la capacidad letal de Ucrania en el Mar Negro? Se pueden identificar dos vertientes en las publicaciones recientes. En una primera reacción, especialistas militares descartan que pueda producirse un escenario semejante al del Mar Negro, ya que confían que Taiwán no tendrá siquiera la oportunidad de desplegar los drones. “La mayoría de las instalaciones militares de Taiwán, como los depósitos de armas, incluidos sus aeropuertos y puertos, serían el objetivo de la primera ola de ataques”, afirman²¹. Un primer asalto a la isla incluirá miles de misiles y drones proyectados desde el continente, que destruirían las costas taiwanesas, los sistemas de defensa aérea y los arsenales. China ha avanzado en sus conceptos operacionales para coordinar la acción de drones aéreos y misiles de diferente envergadura para cumplir esta misión, y cuenta con una cantidad de drones superior a la suma de los arsenales de sus adversarios²².

Pero, como se ha evidenciado en el Mar Negro, el riesgo que representan los USV está dado por su limitado tamaño, su escaso costo –que permite la producción en masa- y su capacidad de ser distribuidos y ocultados en instalaciones de diferente tipo, lo que dificulta la destrucción de la totalidad de los sistemas y

18 Savitz, S. (7-01-2023). Could Taiwan Defend with Uncrewed Surface Vessels? Real Clear Defense

19 Lendon, B. (19-06-2024). Taiwán adquirirá más de 1.000 drones armados en una nueva venta de armas de EE.UU. CNN en español.

<https://cnnespanol.cnn.com/2024/06/19/taiwan-drones-armados-venta-armas-de-estados-unidos-trax/>

20 Pettyjohn, S., Dennis, H. y Campbell, M. (Junio 2024). Swarms over the Strait Drone Warfare in a Future Fight to Defend Taiwan. Center for a New American Security (CNAS).

21 Tiwari, S. (15-05-2024). You Can't Sink Chinese Warships': Military Experts Call Taiwan's Ukraine-Inspired Drone Boats Meaningless. EurAsian Times. <https://www.eurasiantimes.com/you-cant-sink-chinese-warships-military-experts/>. <https://www.scmp.com/news/china/military/article/3262544/taiwanese-naval-drones-wont-be-able-sink-our-ships-says-mainland-chinese-media>

22 Pettyjohn, op. Cit.

obliga a evaluar el riesgo que representan.

Tal vez por ello, otra rama de los analistas militares chinos analiza en sus publicaciones cómo neutralizar los sistemas no tripulados de superficie. Según señalan Lyle Goldstein y Nathan Waechter, el periódico de defensa chino *Naval and Merchant Ships* abordó la cuestión en enero de 2024 en un artículo titulado “¿Cómo defender los puertos contra los vehículos de superficie no tripulados?”²³. Sus autores señalan allí que “los USV traerán nuevos desafíos al desarrollo de ideas militares tradicionales, teorías de la guerra, modos de combate, estructuras organizativas militares, armas y equipos”, en base a cinco ventajas: ocultamiento efectivo, bajo costo de fabricación y uso, gran capacidad destructiva, modos inteligentes de control y potencial para operar de forma autónoma²⁴.

Preocupa a China la vulnerabilidad de los objetivos fijos y móviles frente a esta amenaza asimétrica, tanto en el estrecho de Taiwán como en áreas distantes: las unidades en puerto y la infraestructura costera, que son objetivos fijos que están a la vista; la flota operando en aguas lejanas, especialmente los grupos de portaaviones; la seguridad en puertos de uso dual alrededor del mundo, a los que podrían recurrir para proyectar sus fuerzas; la posible amenaza a cadenas de suministro, como los buques gasíferos o tanqueros, entre otras²⁵.

Para hacer frente a las ventajas ofensivas de los USV, los especialistas militares de China recomiendan un sistema de defensa tridimensional multidominio, planteado en tres etapas: detección, defensa y ataque. Para la detección, se focalizan en identificar e interferir los enlaces de comunicación y navegación, uno de los puntos más vulnerables de los USV, especialmente cuando las distancias se alargan. Para la defensa, se planifica un perímetro tridimensional y una defensa de superficie que debe incluir barreras defensivas flotantes, como las utilizadas en otros países del mundo para proteger bases navales, puertos e infraestructuras. Para el ataque, se plantea un sistema multicapa de largo, mediano y corto alcance, y una red de fuego que entrelaza múltiples dominios, con armas electromagnéticas y convencionales²⁶.

Además de este sistema defensivo, China recurrirá a enjambres de USV para sus eventuales acciones ofensivas. Buscará con ellos reforzar el bloqueo naval alrededor de Taiwán, atacar las fuerzas navales y los puertos de la isla, utilizar drones para vigilancia y para desplegar señuelos que engañen a las fuerzas aliadas de Taiwán. También podrían utilizar semisumergibles no tripulados para abastecer a las tropas, entre una amplia familia de sistemas.

Va a ser altamente probable que China sature el espacio con drones de diferente tipo y despliegue miles de barcos para confundir a los adversarios en la obtención de blancos relevantes. Diferentes USV emitirán señales que imitan la frecuencia de radio y la firma acústica de los buques de guerra de China para engañar a las fuerzas adversarias. Todo esto en el marco de una creciente automatización de la toma de decisiones de los sistemas no tripulados. Como se ha señalado en un anterior artículo de este Observatorio, los drones submarinos tendrán un protagonismo singular en este escenario, que estará centrado en el espacio semicerrado de la Primera Cadena de Islas²⁷.

23 Goldstein, L. y Waechter, N. (4-04-2024). What Chinese Navy Planners Are Learning from Ukraine’s Use of Unmanned Surface Vessels. *The Diplomat*. Replicado en Rand. <https://www.rand.org/pubs/commentary/2024/04/what-chinese-navy-planners-are-learning-from-ukraines.html>

24 *Ibid.*

25 Goldstein, L. y Waechter, N. (23-03-2023). China’s Naval Strategists Dissect Ukraine’s USV Strike on Russia’s Black Sea Fleet Base. *The diplomat*.

26 Goldstein, 2024, op. Cit.

27 O’Donnell, J. (20/06/2024). How underwater drones could shape a potential Taiwan-China conflict. *Technology Review*. <https://www.technologyreview.com/2024/06/20/1094051/how-underwater-drones-could-shape-a-potential-taiwan-china-conflict/>

Apreciación

Es evidente que los sistemas no tripulados han llegado para quedarse, y prácticamente todos los Estados estudian de qué manera desarrollarlos e integrarlos en sus operaciones, tomando la experiencia de los conflictos activos. Los drones navales de superficie permiten operaciones más riesgosas y proporcionan capacidad de vigilancia y ataques de precisión a bajo costo, ventajas de las que ningún actor querrá privarse.

Sin embargo, existen muchos factores propios de cada escenario que generan limitaciones a la hora de trasladar experiencias. Por ejemplo, en el caso de una eventual crisis en el Indo Pacífico, el ambiente marítimo será predominante, mientras que en la guerra entre Rusia y Ucrania, el escenario marítimo es periférico. Los escenarios que especulan sobre una crisis en el Estrecho prevén una participación de sistemas no tripulados en gran escala por parte de todos los actores, con una integración de drones marítimos de superficie, submarinos y aéreos, además de vehículos convencionales.

La diferencia de magnitud no invalida las lecciones aprendidas del Mar Negro, como certifican los artículos de los analistas militares chinos al respecto. Unidas como las desplegadas por Ucrania, que se pueden construir a un costo muy bajo, con escasa sofisticación y alta letalidad, podrán ser fácilmente desplegadas desde múltiples puntos costeros cercanos al Estrecho de Taiwán. Será muy difícil para China destruir todos los USV en una primera ofensiva, si Taiwán logra concretar su fabricación en masa y despliega una estrategia inteligente de dispersión y ocultamiento. Además, los drones kamikaze que no dependen de las comunicaciones de largo alcance, son menos vulnerables a las interferencias y pueden realizar sus acciones ofensivas por sí solos, por lo cual el factor geográfico es un diferenciador clave.

También puede presentar una diferencia de escala, pero no de diseño, la estrategia de defensa en tres capas presentada por los analistas militares chinos: atacar los sistemas de navegación y comunicación, robustecer la defensa física de los objetivos fijos y móviles y destruir las amenazas de los USV con sistemas de fuego multidominio. Se trata de acciones que, como se ha descrito en el caso del Mar Negro, Rusia viene desplegando con éxito limitado. China aspira, según sus analistas, a tener mayor éxito en un eventual empeño de “drones contra drones”.

Finalmente, no podemos dejar de mencionar algunas conclusiones que se desprenden de las experiencias de los USV o sistemas no tripulados de superficie en los escenarios mencionados, pero que impactan sobre el pensamiento estratégico naval contemporáneo:

- El menú de sistemas no tripulados es muy amplio y tiene una complejidad muy variable, pero el caso de Ucrania nos ha puesto de cara a sistemas de superficie accesibles para todos los actores, lo que obliga a pensar su potencial desarrollo y los sistemas defensivos apropiados. En nuestra región, Brasil se encuentra desarrollando el Suppressor, una plataforma no tripulada multipropósito, que es el mayor acercamiento latinoamericano a estos sistemas.
- Los USV kamikazes pueden ser desafiados a través de diferentes sistemas, pero el costo de desarrollarlos es tan bajo y el efecto puede ser tan devastador, que ninguna marina puede dejar de considerar su desarrollo.
- Ucrania ha puesto las bases de su utilización en operaciones ofensivas: operaciones en manada, preferentemente de noche, a una distancia que puede alcanzar las 500 millas náuticas, aunque los más rudimentarios operan a kilómetros de la costa debido a su sistema de navegación.
- Rusia ha marcado el camino de la defensa: barreras físicas, vigilancia aé-

rea, alerta e interferencia electrónica, desarrollo de drones “cazadores de drones”.

- Taiwán por ahora exhibe proyectos, aunque su capacidad tecnológica probablemente le permita hacerlos realidad en la cantidad y tiempo necesarios.
- China tiene un vasto arsenal de sistemas no tripulados, centrados en las operaciones en el Estrecho de Taiwán, pero persiste el interrogante sobre las capacidades de estos medios en escenarios reales.

Queda pendiente una reflexión sobre la relevancia que los sistemas no tripulados de superficie puedan presentar para el Atlántico Sur y los espacios fluviales de la región en el futuro, dada la difusión creciente de estas tecnologías.

LA EXPANSIÓN CHINA BUSCA HACER PIE EN AMERICA LATINA

ENTREVISTA AL VL (R) SILVIO J. ALVA VILLAMÓN

Por el CN (R) Daniel Chaluleu



El gobierno chino se encuentra efectuando una inversión de 3.600 millones de dólares en el puerto de Chancay, Perú. ¿Será este un punto de una futura “sexta cadena” de influencia, o de una “iniciativa de la ruta” cruzando el Océano Pacífico? Si así fuera, ¿qué lugares podría China utilizar como puntos de apoyo logístico intermedios? ¿Existen posibilidades de uso “dual” de las instalaciones portuarias en Chancay?

Presentación

El Vicealmirante Silvio J. Alva Villamón es integrante de la promoción 1984 de la Escuela Naval del Perú, graduado como Guardiamarina en la Escuela Naval Militar de la República Argentina, calificado en Guerra de Superficie e Ingeniería de Armas. Asimismo, es graduado del Colegio Interamericano de Defensa en Estados Unidos y tiene una Maestría en Seguridad y Defensa de la Universidad de El Salvador, Argentina.

Durante sus 15 años de servicio a bordo ha sido, entre otras funciones, Comandante del BAP Sánchez Carrión, del BAP Bolognesi y de la Flotilla de Superficie N° 1. Se ha desempeñado también como Edecán del Presidente de la República y Agregado de Defensa en Francia (concurrente con los Países Bajos y Bélgica). También fue Comandante de la Estación Naval de Paita.

En enero de 2012 ascendió a Contralmirante y se desempeñó como Director de Alistamiento Naval. Posteriormente fue Director General del Material de la Marina y Director Ejecutivo de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA-PERÚ), teniendo a cargo la construcción y entrega del Buque Escuela a vela BAP “Unión”, las patrulleras marítimas y plataformas fluviales, entre otras.

Con el grado de Vicealmirante se desempeñó como Comandante General de Operaciones de la Amazonía y Quinta Zona Naval, y posteriormente vuelve a ejercer como Director General del Material de la Marina, impulsando los proyectos de traslado de instalaciones de la Base Naval del Callao, la modernización de los submarinos y el desarrollo de la industria naval. A partir de noviembre de 2020, ejerce el cargo de Jefe de Estado General Mayor de la Marina y Presidente del Directorio del SIMA-PERÚ, hasta su pase al retiro en agosto de 2021.

Actualmente se desempeña como docente en la Escuela de los Programas de Especialización de Oficiales de la Marina y en la Escuela Naval del Perú, Director de la Revista de Marina y Presidente de la Asociación Nacional Pro Marina del Perú.

Introducción

La República Popular China tiene, desde hace algunas décadas, detenta un crecimiento sostenido que la ha llevado a ser la segunda economía del mundo en términos de PBI, detrás de los EE.UU, ambos muy lejos de quien ocupa el tercer lugar, Alemania. Adicionalmente, la brecha entre los EE.UU y China se va cerrando (según estimaciones del Banco Mundial, en 1960 el PBI de China era aproximadamente el 11% del de los EE.UU, pasando al 71% en 2022). Este crecimiento ha tenido su correlato en el ámbito naval y militar, dado que actualmente la Armada del Ejército Popular de Liberación de China (PLAN, por su sigla en inglés) es la que cuenta con el mayor número de unidades de combate en el mundo. La economía China se basa en el flujo regular de petróleo, gas, grano y otras materias primas procedentes sobre todo de Medio Oriente, África y Sudamérica, así como en la fluida exportación de productos manufacturados que transitan por líneas de comunicación marítimas (SLOCs) donde la flota mercante y la PLAN tienen un papel clave. Uno de los ejes geopolíticos de la vertiginosa expansión china es el concepto conocido como “Iniciativa de la Franja y de la Ruta”, mediante el cual China ha invertido en infraestructura, y esto incluye infraestructura portuaria, en algunos lugares del Indo-Pacífico y África, expandiendo su área de influencia en círculos o “cadenas de islas”. La citada infraestructura portuaria suele ser utilizada en forma dual, es decir, civil y militar. Ejemplo de ello es lo que ocurre en Gwadar (Pakistán), Hambantota (Sri Lanka), Doraleh (Yibuti), Bata (Guinea Ecuatorial), Kribi (Camerún), Ream (Camboya), Vanuatu, Nacala (Mozambique) o Nouakchott (Mauritania). No obstante, la vulnerabilidad de las rutas marítimas, en particular las que atraviesan el Índico y el Estrecho de Malaca, es clave en la búsqueda de rutas alternativas, por ejemplo, desde y hacia América del Sur.

Se plantea entonces como interrogante para el futuro la injerencia china en el Océano Pacífico oriental y eventualmente en el Océano Atlántico. Con respecto al primero, el gobierno chino se encuentra efectuando una inversión de 3.600 millones de dólares en el puerto de Chancay, Perú. ¿Será este un punto de una futura “sexta cadena” de influencia, o de una “iniciativa de la ruta” cruzando el Océano Pacífico? Si así fuera, ¿qué lugares podría China utilizar como puntos de apoyo logístico intermedios? ¿Existen posibilidades de uso “dual” de las instalaciones portuarias en Chancay? Lo mismo cabe preguntarse con respecto a la faceta puramente económica, dada la exclusividad concedida por el gobierno peruano a Cosco, una compañía estatal china, para la operatoria de Chancay. Para generar más reflexiones al respecto, vale la pena tener en cuenta que Perú es el primer país de Latinoamérica en el ranking de penetración china que elabora anualmente la organización civil Doublethink Lab¹. ¿Será este el próximo paso para aumentar el radio de los círculos de influencia hasta que cubran todo el planeta y convertir así a la PLAN en una armada mundial?

DC: La “iniciativa de la franja y de la ruta” es un proyecto comercial y geopolítico chino que indudablemente dará trabajo y prosperidad a los habitantes de numerosas regiones en las cuales China invierte capitales. En el caso del Perú, el proyecto en curso con financiación china en el puerto de Chancay se asimila al modelo de otros en el Indo Pacífico. ¿Cuál es su opinión respecto a la elección china de Chancay? ¿Podría, a igualdad en otros factores, estar relacionada con la histórica presencia cultural china en el Perú, que se manifiesta incluso en arraigadas costumbres sociales y la numerosa presencia de asociaciones sociales y templos?

¹ China Index(2022) <https://china-index.io/>

SAV: El Perú y China el año pasado cumplieron 150 años de relaciones comerciales y desde mediados del siglo 19, en el Perú se asentó una población china que originariamente vino como peones para la agricultura y terminó integrándose plenamente a la sociedad y costumbres, como parte del mestizaje que hoy nos caracteriza.

Comercialmente China hace 25 años representaba el 1% de nuestras exportaciones, el año pasado representó el 36%, afirmándose como nuestro primer socio comercial, muy por encima de EE.UU. que en 2023 representó el 14% de las exportaciones peruanas.

China viene invirtiendo en el Perú aproximadamente 32 mil millones de dólares en diversos aspectos y uno de los más importantes es el Mega puerto de Chancay.

El proyecto de Chancay nace en el año 2007 como una iniciativa de un empresario pesquero, se inició como un puerto minero para descongestionar el puerto del Callao y posteriormente, en el 2011, el grupo nacional VOLCAN, ligado al sector minero, compra este proyecto y se lanza a la búsqueda de un inversionista para el desarrollo del mismo, en estas circunstancias en el año 2019 la empresa china COSCO SHIPPING PORTS se une en una participación mayoritaria y amplía las capacidades originales del puerto con miras a constituir un puerto HUB para la costa del Pacífico Sud Americano.

DC: Volviendo a la “Iniciativa...”, normalmente se muestra como un conglomerado de actividades de importación (de materias primas) y exportación (de productos manufacturados) desde el Indo-Pacífico hacia China y desde China hacia Europa. ¿Podría desde su punto de vista ser Chancay un punto más donde China hiciera pie para expandir su modelo comercial (y geopolítico) hacia América del Sur?

SAV: Chancay representa para China el puerto para comerciar directamente con la costa pacífica de la América del Sur sin que la carga pase por puertos de los Estados Unidos, es cierto que actualmente más del 90% de lo exportado a China por el Perú son cobre, hierro, harina de pescado, algo de gas natural y de calamar gigante, por lo que se podría afirmar que estamos partiendo del tipo de intercambio.

DC: La ministra de Planeamiento y Presupuesto de Brasil, Simone Tebet, viajó a Perú en marzo y visitó las obras del puerto de Chancay, “con el objetivo de fortalecer la integración vial y multimodal entre ambos países”, según información periodística. Dada su experiencia personal como titular del Comando Operacional de la Amazonia, ¿considera que existen proyecciones factibles de vincular el futuro puerto de Chancay con salidas al Océano Atlántico, terrestres o multimodales? ¿Qué efecto tendría un incremento sostenido del comercio por la vía interoceánica en el desarrollo y despliegue de la MGP?

SAV: El gobierno peruano viene desde inicios de este siglo impulsando los corredores transoceánicos, que unen la costa del Pacífico con el oeste del Brasil, actualmente se cuenta con la Carretera Transoceánica del Sur que une la ciudad de Río Branco en Brasil con los Puertos de Matarani y de Ilo en el Sur del Perú, en el norte del Perú se construyó la Carretera que une el puerto de Bayovar con el puerto fluvial de Yurimaguas permitiendo el transporte multimodal a lo largo de la cuenca amazónica y por lo tanto con el Brasil. El objetivo es aprovechar estas vías existentes para consolidar la mayor carga posible del Oeste brasileño y

de los países de la costa pacífica de la América del Sur para aprovechar el potencial del nuevo puerto de Chancay.

De otro lado, se viene trabajando de igual manera en definir hidrovías seguras que requieran por parte del Estado el dragado para mantener un mínimo de profundidad en los períodos de vaciante. Sin embargo lo más complicado en el transporte fluvial es actualmente el ordenamiento de las embarcaciones que operan en la Amazonía y que las mismas operen en un standard conforme las regulaciones internacionales vigentes. Esto conlleva un mayor trabajo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Marina de Guerra en su labor de control y fiscalización. El objetivo es lograr una mayor eficiencia en el transporte fluvial y poder unir los puertos fluviales peruanos con los puertos de Manaus y Belén en Brasil.

También cabe señalar que por parte del Estado Peruano desde hace una década se viene impulsando una mayor presencia de diversos organismos del gobierno mediante las Plataformas Itinerantes de Acción Social (PIAS), unidades fluviales de la Marina, que recorren periódicamente los ríos de la Amazonía llevando a bordo diversos servicios a las comunidades que viven en las riberas, muy en particular en los ríos Putumayo y Yavarí que son frontera con Colombia y Brasil respectivamente.

Finalmente, existe el proyecto de construir la vía ferroviaria que una la costa Atlántica con la del Pacífico, lo cual aún es motivo de mucho debate por los elevados costos del mismo y su potencial impacto en los ecosistemas.

DC: ¿Considera Ud. que el empleo masivo de la futura terminal de Chancay podría generar disminución de la actividad y eventualmente problemas económicos en otros puertos y sus *hinterlands* respectivos, tanto en Perú como en otros países del Pacífico?

SAV: La oferta de carga definitivamente va a competir con el puerto del Callao, sin embargo, el objetivo de los operadores es acumular carga regional y ofrecer al oeste del Brasil, el atractivo dado en la posibilidad de reducir tiempos y costos para su comercio con el extremo oriente es muy importante para muchos tipos de productos, principalmente para los perecibles.

También es importante señalar que, en el caso del puerto del Callao, el mismo es actualmente operado en concesión por dos empresas privadas multinacionales: APM Terminals (parte del grupo A.P. Moller-Maersk) y DP World (filial de Dubai World). Por lo que la competencia permitirá favorecer a los demandantes de transporte de carga.

DC: Un artículo publicado en el medio digital “El Cronista”² titula “Perú cae en la trampa china con el puerto de Chancay” dado que, siempre según el medio mencionado, “a pocos meses de su inauguración, las autoridades incaicas descubrieron que la naviera estatal del gigante asiático, Cosco Shipping (cuyo propietario es el Partido Comunista chino), tendrá la exclusividad de la explotación de los servicios clave en la mega terminal portuaria”. ¿Qué efecto considera que podría tener esta exclusividad en las finanzas de navieras peruanas, y otras actividades económicas vinculadas?

SAV: El impase con este puerto surgió por la falta de un marco regulatorio específico para puertos privados, sólo existía para los puertos del Estado y los puertos que han sido concesionados por el Estado a privados. Esto motivó la

² Barletti, A. (2024, 1 de abril) “Perú cae en la trampa china con el puerto de Chancay” <https://www.cronista.com/transport-cargo/peru-cae-en-la-trampa-china-con-el-puerto-de-chancay/>

necesidad de formular un marco legal que lamentablemente ha tenido demoras en ser subsanado y que actualmente con la aprobación de una ley por el Congreso se ha podido modificar la Ley General de Puertos, con lo cual se resuelve este vacío, que otorga a los puertos privados las mismas condiciones de exclusividad que en los puertos concesionados. Actualmente queda pendiente la reglamentación correspondiente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ser formulada por la Autoridad Portuaria Nacional, la misma que debe ser subsanada en un plazo de 90 días.

El Mega puerto es considerado como una oportunidad de nuevas y mayores inversiones, una oportunidad de poder dar valor agregado a nuestras exportaciones y principalmente como una oportunidad de ofrecer empleos formales a muchos peruanos.

DC: La Marina de Guerra del Perú (MGP) ha sido tradicionalmente, y es, un importante actor en el grupo de naciones latinoamericanas con afinidad con los EE. UU. En particular, mediante participación en operativos “UNITAS”, ejercicios en el ámbito de la iniciativa “DESI” (Diesel-Electric Submarine Initiative), formación y capacitación de personal, etc. ¿Cree Ud. que un foco de presencia china como la inversión y utilización de las instalaciones portuarias de Chancay podrían influir en una relación tan sólidamente cultivada como la que tienen la MGP y la Armada de los EE.UU (USN)?

SAV: La relación con la Armada de los Estados Unidos es muy importante para la Marina de Guerra del Perú, los vínculos son muy cercanos desde la misión naval americana de inicios del siglo XX, la Marina peruana no solo participa activamente en los ejercicios UNITAS o DESI, sino también en el RIMPAC, PANAMAX, SUBDIEX, etc., mantiene una estrecha coordinación en diversos temas de seguridad hemisférica y ha continuado participando de muchos programas de capacitación y de intercambio. Esta inversión de la empresa estatal china COSCO, ha sido materia de muchas conversaciones con los representantes de la Marina y el gobierno de EE.UU., en las que se ha aclarado el punto de vista del Estado Peruano, que ve en esta inversión una oportunidad muy grande para el comercio exterior con Oriente y que trae beneficios muy importantes en competitividad para sectores como la agroindustria que puede llegar con productos hasta 2 semanas antes a los mercados de consumo en Asia, y que dicho impacto para una producción que hoy representa para la economía peruana, luego de la minería, el principal rubro de exportaciones, es aumentar las posibilidades de competir con otras ofertas agroexportadoras.

DC: ¿Tiene Ud. información acerca de si las instalaciones financiadas por China en Chancay podrían ser utilizadas por buques militares de terceras naciones? ¿Habría, en ese caso, algún condicionamiento? La pregunta es efectuada considerando particularmente el antecedente existente (en otro rubro) en la República Argentina, en donde en una estación catalogada como científica, instalada por el gobierno chino, se han impuesto condiciones para el acceso de funcionarios, prensa y/o ciudadanos locales.

SAV: Este aspecto es quizás el que causa mayor inquietud, sin embargo, el marco legal peruano no permite el ingreso de ninguna nave, aeronave o personal de las fuerzas armadas de un país extranjero sin autorización expresa del Congreso de la República, los muelles que se vienen construyendo en Chancay son muelles comerciales diseñados para el transporte marítimo de minerales y contenedores.

En las circunstancias que unidades chinas han arribado con anterioridad al Perú, siempre lo han hecho al puerto del Callao, cumpliendo con los procedimientos legales existentes. El hecho de que se trate de un puerto privado no implica que no cumplan con las normas que cumplen todas las armadas del mundo cuando tocan puerto peruano.

DC: Entre sus antecedentes profesionales hemos visto que estuvo a cargo de un proyecto referente al traslado de instalaciones de la Base Naval del Callao. ¿Podría desarrollar para los lectores del Boletín del Observatorio Estratégico de los Mares de China en qué consiste ese proyecto, y cuáles fueron las razones que lo originaron? ¿Qué tipo de financiamiento se considera para el mismo?

SAV: Actualmente en el puerto del Callao conviven las actividades comerciales y navales, lo cual ha ido limitando paulatinamente la libertad de despliegue de las unidades de la marina por las interferencias que se dan por el gran crecimiento de actividad portuaria en los últimos 30 años.

La Base Naval del Callao cuenta con 300 hectáreas que están divididas en casi partes iguales por la desembocadura del río Rímac. El proyecto consiste en el traslado de parte de las instalaciones de la Base Naval del Callao del lado sur al norte del río y en una reubicación de los muelles de uso por la Marina a una posición adyacente, al norte del actual puerto, así como la entrega para concesión de más de 80 hectáreas de los terrenos de la parte sur para la expansión del puerto comercial.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones entregó en 2021 aproximadamente 100 millones de dólares para el inicio de los traslados de las dependencias de tierra de la Marina.

La Marina encargó al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos la supervisión y la asistencia técnica para el desarrollo del proyecto, actualmente se encuentra en la fase preparatoria para iniciar los trabajos de los primeros edificios a fin de este año y trabajando en los expedientes técnicos del componente portuario correspondiente.

En este contexto se han presentado diversas ofertas de empresas constructoras para la ejecución de las obras con planes de financiamiento que el gobierno central debe evaluar y aprobar.

Este proyecto va de la mano del proyecto de impulso a la construcción naval en el Perú y que actualmente se ha formalizado desarrollar con la empresa coreana Hyundai Heavy Industries, considerando que las actuales instalaciones de los Astilleros del Servicio Industrial de la Marina (SIMA-PERU) deberán ser modernizados y ampliados, contemplando incluso la construcción de un nuevo dique seco con capacidad para recibir los buques comerciales que operan ya en nuestros puertos.

DC: Continuando con la pregunta anterior, en cuanto a las normas técnicas de las futuras facilidades, ¿serían normas NATO? ¿Cómo se compatibilizaría esto con la actividad financiada por el estado chino en Chancay?

SAV: Al estar los expedientes técnicos de estas obras a cargo del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, es implícito que el objetivo es contar con instalaciones acordes con los estándares requeridos de seguridad y servicios de la Armada de EE.UU.

El Observatorio Estratégico de los Mares de China agradece al Sr. Vicealmiran-

te el tiempo que brindado y la claridad de los conceptos vertidos, los que serán apreciados muy especialmente por sus lectores.

Comentarios finales

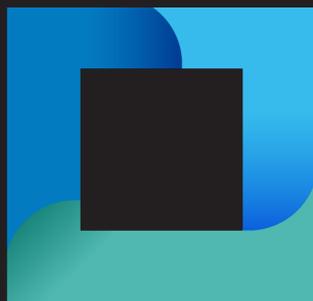
La expansión de la economía china ha permitido la materialización de inversiones provenientes de ese país hacia numerosos lugares del mundo. Muchas veces, en el rubro portuario, el destino de estas es dual. En el caso del puerto de Chancay, y a la luz de la información contenida en la entrevista al VL (R) Silvio Alva Villamón, esa posibilidad pareciera tener un límite tácito que en otros lugares no existe, dada la renovación de la cercana Base Naval del Callao con la colaboración del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y las citadas conversaciones previas con los representantes de la Marina y el gobierno de EE.UU. Ambas inversiones económicas (Chancay y traslado de la Base Naval) generarán numerosos puestos de trabajo a nivel local (lo que pareciera no haber ocurrido en el caso de la estación catalogada como científica instalada en Neuquén, Argentina). Además, como mencionó el Sr. Vicealmirante Alva Villamón, COSCO competirá con APM Terminals y DP World, compañías que operan en la misma zona.

Independientemente de ello, el histórico vínculo sino-peruano ya incluye una asociación estratégica integral y un tratado de libre comercio que está en vías de actualización. Al respecto, el reciente viaje oficial a China de la primera mandataria peruana Dina Boluarte Zegarra (efectuado entre el 26 y 28 de junio) tendrá un efecto de profundización de esos vínculos. Según se publica en el sitio oficial del gobierno del Perú³, la agenda de trabajo de la mandataria incluyó encuentros políticos y empresariales, a saber:

- Una cumbre con presidente del Comité Permanente de la Asamblea Popular Nacional (Poder Legislativo), el primer ministro del Consejo de Estado (Poder Ejecutivo) y el presidente Xi Jinping
- Una reunión con el presidente de Huawei para firmar un convenio para la formación de 20.000 jóvenes profesionales en temas de inteligencia artificial.
- Una reunión con el presidente de BYD, el mayor fabricante de automóviles eléctricos del mundo, oportunidad en la que se considerará la instalación de una fábrica de autos eléctricos en el Perú.
- Un encuentro en Shanghái con el presidente de Cosco Shipping, accionista principal del mega puerto de Chancay que se inaugurará en noviembre próximo. Estaba prevista también su participación (junto a su equipo de trabajo) como oradora en la conferencia sobre “Oportunidades de Inversión en el Perú” ante más de 250 líderes empresariales chinos.

No cabe duda de que el “modelo de negocios” chino se expande, con pros y contras para quienes de alguna manera participan. Probablemente el Perú sea un caso prototipo en cuanto al mantenimiento del balance con países tradicionalmente aliados, nuevos y anteriores inversores. Solo el tiempo aclarará esa posibilidad.

³ Presidencia de la Republica del Peru, (2024, 23 de junio) Presidenta Dina Boluarte realizará Visita de Estado a la República Popular China, atendiendo invitación de presidente Xi Jinping
<https://www.gob.pe/institucion/presidencia/noticias/976767-presidenta-dina-boluarte-realizara-visita-de-estado-a-la-republica-popular-china-atendiendo-invitation-de-presidente-xi-jinping>



FMC

CREACIÓN

La Facultad Militar Conjunta (FMC) fue creada el 10 de diciembre de 2020 por Acta de Sesión N° 9 del Consejo de Dirección de la UNDEF, sobre la base de los servicios educativos brindados por la Unidad Académica de Formación Militar Conjunta y de acuerdo a lo establecido en el artículo 94 del Estatuto de la UNDEF.

MISIÓN

“Formar y capacitar profesionales nacionales y extranjeros, militares y civiles, con un alto nivel académico y comprometidos con la formación continua, a través de carreras de grado, carreras y cursos de posgrado en el campo de la Estrategia Operacional, de la Estrategia Militar, de la Producción y Gestión de la Información/Inteligencia en el Nivel Táctico, Estratégico Operacional y Militar, de la Ciberdefensa y Operaciones Militares Cibernéticas, y de todas las ramas del saber relacionadas con ellas, que permitan mantener el ritmo de evolución de los conocimientos científico-tecnológicos y desarrollar actividades de extensión y vinculación universitaria (transferencia de conocimientos a la comunidad y relaciones interuniversitarias).

VISIÓN

“Liderar y gestionar la Educación Militar Conjunta, promoviendo una cultura de la Defensa Nacional y del pensamiento militar argentino, apegados al Orden Constitucional y a los valores democráticos que guían a la sociedad argentina, estableciendo vínculos basados en la articulación, complementariedad y asociación con las instituciones del Sistema de Educación Nacional”.
