

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.