

Eurasia en el Atlántico Sur: evaluando la proyección marítima de China, Rusia e India

Eurasia in the South Atlantic: assessing the Chinese, Russian and Indian maritime projection

ARIEL GONZALEZ LEVAGGI

Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales, Facultad de la Armada, CEEPADE-MINDEF

a.gonzalez.levaggi@gmail.com

Este artículo analiza el impacto de las acciones marítimas de la República Popular China, la Federación Rusa y la República de India en el Atlántico Sur. En el contexto de una renovada competencia estratégica a nivel global, las dinámicas en los órdenes marítimos de seguridad regional están condicionadas por la evolución de conflictos regionales y la intervención de potencias extrarregionales. El Atlántico Sur ha sido un espacio de inestabilidad restringida en las primeras tres décadas posteriores al fin de la Guerra Fría ya que combinó la desaparición de la principal potencia no-occidental (Unión Soviética) con permanencia de un conflicto explícito por la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y aguas circundantes, entre la Argentina y el Reino Unido, además del ascenso de amenazas no tradicionales en las costa de África Occidental. Sin embargo, el Atlántico Sur ha sido testigo en los últimos años de un mayor activismo por parte de una serie de potencias navales no-tradicionales que plantean dudas e interrogantes en torno a la naturaleza de

las dinámicas regionales. El principal argumento es que, si bien hay un creciente activismo de las potencias euroasiáticas, difícilmente puedan afectar las dinámicas presentes en el Atlántico Sur (con excepción de las actividades chinas en la costa africana).

Introducción

La seguridad internacional tiene una faceta terrestre en la cual normalmente están centradas las conceptualizaciones, pero además una cara marítima cuya tradición teórica moderna se remonta a los escritos de Alfred Thayer Mahan y Julian Corbett. En su concepción clásica, Mahan afirmaba que el control del mar por el comercio marítimo y la supremacía naval llevaban a una influencia central en la política mundial. Por su parte, Corbett enfatizaba la multidimensionalidad del ambiente marítimo, subrayando el peso de los factores no-militares en la proyección estratégica (Till, 2007: 67-89).

El espacio marítimo, en términos de recursos, transporte o dominio, presenta dos desafíos claves al orden internacional. Primero, desde una visión sistémica, el escenario global se ve afectado por cambios estructurales en la distribución de poder globales, las percepciones cambiantes de la amenaza, la modernización naval y los cambios en las capacidades navales, junto con modificaciones en la interpretación y cumplimiento del complejo normativo de las leyes marítimas. En segundo lugar, hay un desafío desde abajo por medio de las amenazas no tradicionales, como el narcotráfico, la piratería, el terrorismo y la pesca ilegal indiscriminada (Bekkevold y Till, 2018: 7-8).

Este artículo plantea una conceptualización alternativa sobre el Atlántico Sur en torno a la noción de órdenes marítimos de seguridad regional. En base a este marco conceptual se busca analizar el impacto de las potencias extrarregionales en

órdenes regionales de seguridad aplicado al ámbito del mar. De modo específico, el marco conceptual será de particular utilidad para evaluar el impacto de las potencias navales euroasiáticas –China, Rusia e India– en el Atlántico Sur. Esto no quiere decir que la trayectoria de las potencias regionales no importe, sino que el análisis se enfocará en la vinculación sistémica en relación con la estabilidad de los órdenes regionales de seguridad marítima.

Órdenes Marítimos de Seguridad Regional (OMSR): una aproximación

El incremento del intercambio de bienes y servicios a lo largo y ancho del espacio marítimo global, en paralelo con el desplazamiento del eje geoeconómico desde el Atlántico hacia el Pacífico con epicentro en el ascenso de la República Popular China, ha producido un profundo efecto en la estructura del sistema internacional que puede considerarse el cambio geopolítico central del siglo XXI. Por otro lado, Rusia ha recuperado su papel como potencia rectora del espacio euroasiático y la India ha emergido como un actor clave en Asia. En los últimos años se ha desarrollado una narrativa en torno a la ‘Gran Eurasia’ que tiene su arraigo en:

la idea de que una cooperación entre Rusia, China, India, Asia Central y otros países del continente haga devenir a Eurasia en uno de los centros económicos y políticos del mundo multipolar emergente, o incluso en un conglomerado de varios centros no-occidentales que no han podido tener un lugar adecuado en el sistema global impuesto por Occidente. (Serbin, 2019: 36).

En este sentido, el orden marítimo internacional se encuentra en plena transformación hacia un mundo multipolar, íntimamente relacionado con los desarrollos geopolíticos y geoeconómicos globales y regionales en los órdenes marítimos regionales ubicados al este del Meridiano

de Greenwich.

A lo largo de la historia, ya sea por su condición geográfica o por su decisión estratégica, las grandes potencias han desarrollado orientaciones geopolíticas continentales (Alemania Nazi, la Unión Soviética y la República Popular China en la Guerra Fría), marítimas (Estados Unidos e Inglaterra) o mixtas (Japón en el período de entreguerras y China en los últimos años), generando un cierto (des)balance entre sus compromisos terrestres y marítimos para el logro de sus intereses estratégicos. Por ejemplo, a partir de la publicación del Libro Blanco de Defensa en 2004, la reorientación de la estrategia de Beijing desde un enfoque fundamentalmente terrestre a uno mixto con eje en el Mar de Sur de China y el Mar del Este de China provee un ejemplo cierto de procesos de autonomización de los órdenes regionales marítimos (Erickson, 2018: 75). En el caso de Rusia e India parece primar la orientación continental, aunque esto tiene un peso más claro en el caso de Moscú.

Sin embargo, como sostiene el mariscal de campo Lord Carver (1989: 69), la elección entre una estrategia marítima o una continental nunca ha sido más que un juicio delicado sobre cómo distribuir los escasos recursos entre las dos. Una determinada orientación estratégica por parte de una potencia regional o extrarregional genera importantes incentivos en materia de seguridad, incrementando o disminuyendo la interdependencia de seguridad en relación a las percepciones de amenaza y políticas defensivas/ofensivas.

Teniendo en cuenta la distinción entre los órdenes marítimos y terrestres, presentamos el concepto del Orden Marítimo de Seguridad Regional (OMSR), definido como un estado de los hechos y situaciones que prevalecen en cualquier espacio marítimo regional geográficamente delimitado y que connota los patrones de relaciones que existen entre los poderes litorales, archipelágicos y extrarregionales que caracterizan a la región (Vijay Sakhujá, 2016: 316).

En línea con el desarrollo de los órdenes regionales, tres preguntas fundamentales definen a los órdenes marítimos de este tipo: ¿Cómo está distribuido el poder? ¿Qué tipo de legitimidad tienen las normas y reglas que rigen la conducta de los principales actores y con qué grado de integración institucional? ¿Qué grado de efectividad posee? La polaridad identifica a las potencias regionales claves. La normatividad presenta un esquema del tipo y extensión en la aceptación de un marco regional común frente a una amenaza, y la institucionalidad el grado de desarrollo de prácticas regionales estables ya sea formal o informalmente estructuradas. La efectividad se mide en términos de la capacidad regional para mitigar conflictos o la interdependencia negativa en materia de seguridad.

Desde un punto de vista geopolítico, el Atlántico Sur sigue siendo el punto de referencia vital para la proyección estratégica de la República Argentina (Storni, 1952; Fraga, 1983), además de potencias regionales como Sudáfrica y Brasil (Saraiva, 1997; Pereira, 2014; Duarte, 2016) y potencias extrarregionales, como el Reino Unido y los Estados Unidos. A lo largo de las últimas décadas, el Atlántico Sur se ha interpretado de múltiples maneras desde un escenario caracterizado por turbulencia e incertidumbre (Kelly & Child, 1990; Dodds, 2012) hasta una zona de paz y cooperación (Abdenur, Mattheis & Seabra, 2016; Medeiros, 2002).

El Atlántico Sur tiene una estructura de poder regional multipolar, aunque crecientemente asimétrica en favor del Brasil y Sudáfrica en sus respectivos litorales por sobre sus vecinos Argentina y Angola (Abdenur y Souza Neto, 2013), caracterizándose además por la incidencia directa del Reino Unido como una potencia marítima extrarregional con presencia estratégica y militar dentro del orden marítimo desde la Isla Ascensión a las Islas del Atlántico Sur – incluyendo las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur –, además de poseer una proyección Antártica (Dodds, 2012).

En relación a la legitimidad, el Atlántico Sur posee una dualidad normativa entre una convergencia explicitada por la concertación entre las principales potencias regionales y la situación impuesta por el Reino Unido a la Argentina luego de la Guerra de las Malvinas en 1982. En términos conceptuales, el Atlántico Sur puede ser definido como un orden regional marítimo concertado con un grado relativamente alto de estabilidad, aunque dicho rasgo se asemeja a las caras del Dios Janus ya que existe, por un lado, una concertación impuesta por el Reino Unido que se ha realizado en base a un equilibrio asimétrico *de facto* posterior a la Guerra de Malvinas y, por el otro, una concertación armoniosa basada en el equilibrio simétrico entre las principales potencias marítimas regionales que tiene como principal expresión institucional la Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZoPaCAS).

Esta dualidad no sólo da lugar a tensiones recurrentes en el plano regional, sino que se expresa también en los planos bilateral y multilateral centrados en la disputa de soberanía entre Argentina y el Reino Unido (Castro, 2010). Otras geografías marítimas como el Golfo Pérsico, el Mediterráneo Oriental o el Mar de Sur de China nos brindan elementos para reflexionar en torno al cambio y transformaciones en los OMSR (Krause y Bruns, 2015). Uno de estos factores ha sido la aparición de potencias extrarregionales y la ulterior alteración de la estabilidad tanto en términos de capacidades como lo vinculado a la determinación de normas y reglas consideradas legítimas a nivel regional (Narlikar, 2010; Llenderozas, 2018). El activismo global de las marinas de la República Popular China y la Federación Rusa –y en menor medida India– presentan un desafío conceptual para comprender las dinámicas marítimas en espacios no tradicionales como el Atlántico Sur. A continuación revisamos el accionar de estos tres actores en el espacio sudatlántico.

Proyección escalonada: China

Beijing no es solo una potencia regional asiática, sino que, además es un actor global con crecientes intereses marítimos de ultramar. La expansión de su comercio internacional y las inversiones externas directas en África y América Latina requieren la protección de líneas marítimas de comunicación cada vez más lejanas (y peligrosas), mientras que su flota oceánica de pesca se expande alrededor del mundo con una capacidad logística importante. La irrupción de las acciones estatales y no-estatales de los intereses chinos en América Latina y África Subsahariana ha generado múltiples reacciones sobre los alcances multidimensionales de una interacción en crecimiento.

En términos estadísticos, el crecimiento de los vínculos económicos entre América Latina y China ha sido exponencial. El comercio creció desde casi USD 16.000 millones en 2001 a más de USD 300.000 en 2018. El gigante asiático es el segundo socio comercial en América Latina luego de los Estados Unidos, superando a mediados de la década a la Unión Europea (Xinhua, 2019), además de ser el primer socio en América del Sur. En el Cono Sur, China se convirtió en el principal socio comercial de Brasil desde 2009 y de la Argentina desde 2020.

Además, las inversiones han ido creciendo de modo importante en el Cono Sur. En 2019, durante el encuentro anual de los BRICS, Xi Jinping anunció una de las inversiones portuarias más importantes de la historia de Brasil, la modernización del Puerto de São Luís en Maranhão a cargo de empresa *China Communications Construction Company* y la brasileña WPR –*São Luís Gestão de Portos e Terminais*– por un total de USD 1000 millones (Maritime Executive, 2019). La misma empresa –que en el pasado desarrolló el cuarto puente sobre el Canal de Panamá, modernizó el Puerto de Veracruz en Mendoza, el Puerto Sur en Brasil y el puerto de Santiago en Cuba– tiene intenciones tanto de participar en el dragado de la hidrovía del Río Paraná (Bronstein, 2019)

como en la construcción de un puerto de aguas profundas en Uruguay. Luego fue desplazado por el proyecto de la firma *Shandong BaoMa* junto a la empresa uruguaya CSI Ingenieros que contemplaba desarrollar una instalación portuaria en Punta Yeguas incluyendo una zona franca con puerto, astillero y planta para procesamiento y congelado de pescado (Koop, 2019).

Los vínculos económicos tuvieron su reflejo en los lazos políticos. Las visitas de alto nivel han florecido. Los principales líderes chinos –Jiang Zemin, Hu Jintao y Xi Jinping– han visitado América Latina, lo mismo que los principales referentes políticos latinoamericanos. Como ejemplo de la creciente relación se estableció el Foro Ministerial China-CELAC (Comunidad de Estados de América Latina y el Caribe), mientras que varios países de la región participaron del foro de la «Franja Económica de la Ruta de la Seda» en 2017 y son miembros no regionales o candidatos al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura. En el caso de Argentina, se contabilizan más de 30 visitas de alto nivel que reflejan un sostenido diálogo político y una buena sintonía que se expresa en la posición diplomática china favorable al reclamo soberano de la República Argentina sobre la Cuestión Malvinas y la reanudación de las negociaciones entre Gran Bretaña y Argentina.

En relación con los temas estratégicos y de defensa, los lazos todavía son tímidos pero crecientes. Brasil llevó adelante 29 reuniones de alto nivel con funcionarios del área de defensa y militar de China y realizó tres ejercicios conjuntos recibiendo tres visitas de la Armada China, mientras Argentina tuvo reuniones de alto nivel en 21 oportunidades entre 2003 y 2016 (Allen Saunders y Chen, 2017: 63-64). Años atrás ambos fueron objeto de visitas por parte del Comandante Naval de la Armada del Ejército Popular de Liberación en 1996 (Zhang Lianzhong) y 2002 (Shi Yunsheng). Una de las expresiones patentes de la influencia china en la región han sido sus apariciones cada vez más regulares:

En ocasiones, sus unidades de poder blando están relacionadas con iniciativas militares. En septiembre del 2011, el país asiático envió su buque-hospital, el Arca de Paz, a una «visita de buena voluntad» por el Caribe, atracando en los puertos de Cuba, Jamaica, Trinidad y Tobago y Costa Rica, donde la dotación proporcionó asistencia médica gratuita y colaboró con el personal médico local. (Abdenur & Souza Neto, 2013: 184-185).

En otras oportunidades, la presencia no solamente involucró ayuda humanitaria sino acciones de “demostración de bandera”. A fines de 2013, tres buques de la Flota del Mar del Sur de la AEPL –Destructor Misilístico Lanzhou, Fragata Misilística Liuzhou, y el buque logístico Poyanghu– atravesaron el Estrecho de Magallanes visitando por primera vez Chile, Argentina y Brasil (Allen, 2016). Durante su paso por el puerto de Buenos Aires, la visita fue caracterizada como ‘protocolar’, mientras que el contraalmirante Li Xiaoyan (Subjefe del Estado Mayor de la Flota de Mar del Sur de China) fue recibido por el Ministro de Defensa argentino, Agustín Rossi (La Nación, 2013). En su llegada a Rio de Janeiro, el contingente chino realizó ejercicios conjuntos con la Marina Brasileña. Dos años más tarde, el Buque hidroceanográfico Zhu Kezhen (872) visitó el Puerto de Salvador (Marinha do Brasil, 2015). Por último –y no menos importante– China eligió Argentina como el país para colocar una Estación de Espacio Lejano en la localidad de Bajada del Agrio, Neuquén, como parte de un programa de cooperación espacial.

En esta línea, durante los últimos años ha comenzado a aparecer una nueva inquietud recurrente en torno a percepciones de riesgo estratégico y el potencial desafío hegemónico a los Estados Unidos. Por un lado, Gonzalo Paz (2012) afirma que China considera a la región como un área de influencia estadounidense, por lo cual ciertos temas sensibles en la región suelen ser parte de conversaciones informales con funcionarios del país norteamericano. Con una visión más alarmista, se presenta la estrategia china en la región como una de las piezas del desafío hegemónico ‘suave’ a los

Estados Unidos (Ellis, 2018).

Dado los crecientes intereses chinos a nivel global, el Atlántico Sur no es ajeno a su expansión económica, especialmente en el flanco africano. Si bien China ha avanzado considerablemente en América Latina, su estatus en África es diferente ya que en los últimos años ha alcanzado un grado de incidencia similar a las grandes potencias que tradicionalmente se han visto involucradas en las dinámicas del continente africano. Desde el punto de vista comercial, China es el principal socio comercial con un valor aproximado de USD 185 mil millones, siendo sus principales socios Sudáfrica, Angola y Nigeria. Las inversiones han superado los USD 2 mil millones anuales desde 2010, superando los USD 5 mil millones en 2018. Los principales destinatarios han sido Sudáfrica, República Democrática del Congo, Mozambique, Zambia y Etiopía, y las áreas de interés replican al caso latinoamericano (energía y minerales), sumado a grandes obras de infraestructura desde estadios deportivos hasta represas (China Africa Initiative, 2020).

En relación con las vinculaciones políticas, en el plano multilateral se estableció en el año 2000 el Foro para la Cooperación China-África que suele reunir a los Jefes de Estado y de Gobierno de casi la totalidad de los países africanos con el liderazgo chino. La cooperación militar también crece. África representa alrededor del 11% del total de las acciones de la diplomacia militar china, en comparación con casi el 8% de América del Sur. Entre los principales socios de la costa occidental se encuentran Sudáfrica (con treinta y dos interacciones, incluyendo cinco visitas a puerto y dos ejercicios conjuntos), Namibia (catorce visitas de alto nivel, una visita a puerto y un ejercicio conjunto), Angola (diez reuniones, dos ejercicios militares y una visita naval) y Nigeria (dos ejercicios y una visita marítima) (Allen, Saunders y Chen, 2017: 46).

China también es un jugador importante en las operaciones de mantenimiento de paz en la región. Mientras que en el

año 2000 la cantidad de hombres desplegados no llegaba a 100, a fines de 2019 esa cifra llegaba a 2500 efectivos. Entre las principales misiones en las cuales Beijing ha participado en África se encuentran República Democrática del Congo (RDC), Liberia y Sudán, que se suman al envío de efectivos en Camboya y el Líbano. Sus compromisos para sostener la estabilidad y seguridad regional han ido de la mano de un crecimiento de sus ventas de instrumental militar, especialmente para los principales países productores de petróleo. Desde los años 2000, los productos de defensa chinos sumaron nuevos clientes como Camerún, Costa de Marfil, la República Democrática del Congo, Nigeria y Senegal. En el caso de Namibia, Camerún, Costa de Marfil, Ghana y Sierra Leona, China vendió diferentes tipos de buques patrulleros (principalmente Tipo 62 y Tipo 37) (SIPRI, 2020).

Dentro de los intereses en el área de la defensa, el factor marítimo aparece como clave dada la extensión de los intereses comerciales y logísticos, si bien hasta el momento la Armada del Ejército Popular de Liberación no posee una instalación naval arrendada en África Occidental como sí la posee en Djibuti. En general, ha utilizado puertos extranjeros de países con buenas relaciones bilaterales para desarrollar sus operaciones en el Atlántico Sur, especialmente el puerto sudafricano de Cape Town (Sudáfrica) que en período 2014-2018 fue visitado seis veces (Martinson, 2019: 23). Un elemento interesante –a diferencia del resto de las potencias– es que la diplomacia naval china no suele establecer acuerdos formales para realizar visitas, aunque es probable que dicho comportamiento se modifique ante la necesidad de afirmar alianzas y realizar acciones conjuntas de anti-piratería.

Los intereses marítimos de Beijing en África Occidental son impactantes, tanto por el número de inversiones en el sector portuario y la presencia de una masiva flota de pesqueros, como por el creciente despliegue de medios navales. De acuerdo con un informe del *Center for Strategic and International Studies*, empresas chinas tienen presencia 46 puertos

africanos ya sea mediante su financiación, construcción o su manejo operativo. De ese número, 28 se encuentran en la costa atlántica de los cuales empresas chinas operan seis en puertos de República del Congo, Camerún, Nigeria, Togo, Costa de Marfil y Sierra Leona (Devermont, 2019).

Sin dudas, la expansión económica china en África Occidental tiene ramificaciones más complejas que involucran la proyección naval china. La gran presencia de pesqueros chinos en África Occidental y especialmente en el Golfo de Guinea ha tenido dos consecuencias no deseadas. En primer lugar, la existencia de fricciones con alguno de los países vecinos por pescar ilegalmente. En uno de los casos más resonantes, en 2017 ocho buques pesqueros chinos fueron retenidos por inspectores de Guinea, Sierra Leona y Guinea-Bisáu con apoyo de Greenpeace, que además impusieron multa a las empresas y arrestaron a los marineros (AfricaNews, 2017). No solo los países vecinos, sino también países europeos y organizaciones no gubernamentales han levantado la voz por el uso intensivo de la modalidad de pesca saiko entre otras acusaciones de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (China House, 2019). Este tipo de incidentes también sucedieron en la costa argentina donde Prefectura Naval Argentina hundió un buque chino en 2016 que realizaba pesca ilegal; asimismo, en abril y mayo de 2020, la Armada Argentina y la Prefectura Naval, detuvieron otros tres buques de Portugal y China por infracciones de pesca en la Zona Económica Exclusiva.

En el caso del Atlántico Sudoccidental, la República Popular China es la principal flota extranjera, seguida de Japón, Corea del Sur y España, de acuerdo con un estudio de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) sobre el uso del Sistema de Identificación Automática (*Automatic Identification System, AIS*) (FAO, 2019: 36). El mismo informe aclara que en el Atlántico Sudoccidental, China y Taiwan tienen la flota más grande de buques de pesca *squidjigger* –poteros– de la región y la segunda en la

utilización de AIS, luego de Argentina. Además de los poteros, la flota china incluye palangres a la deriva (*drifting longlines*) y arrastreros (*fishing trawler*), contabilizando más de 300 buques pesqueros que utilizan AIS (FAO, 2019:204). La Corporación Nacional de Pesca China (CNFC) –de propiedad estatal– es la principal compañía operadora de la flota de aguas distantes. De acuerdo con la FAO, la flota de aguas distantes oficialmente capturaba alrededor de 1 millón de toneladas en 2015 aunque “se cree que los datos de captura de flotas distantes aún no se informan” (FAO, 2017).

En segundo lugar, se han agudizado los incidentes de piratería contra activos y ciudadanos chinos durante los últimos años en África Occidental. La respuesta ha ido en dos direcciones. Por un lado, China ha profundizado los lazos de cooperación en materia de seguridad marítima con los países de la región del Golfo de Guinea mediante la implementación de múltiples mecanismos desde reuniones de alto nivel hasta cooperación orientada al entrenamiento de capacidades antipiratería. Beijing ha expresado tanto en los foros multilaterales como en las reuniones bilaterales con los países africanos su preocupación por la problemática de la piratería en el Golfo de Guinea.

Por otro lado, la Armada China ha comenzado a desplegar progresivamente sus medios para participar en operaciones contra-piratería con sede Djibuti desde el Cuerno de África hasta África Occidental, además de realizar expresiones de diplomacia naval. Asimismo, hay que tomar en consideración la participación de China en el Ejercicio Mosi junto con la Federación Rusa y Sudáfrica, una primera expresión de articulación euroasiática de intereses navales en el Atlántico Sur. Desarrollado bajo el lema ‘acciones conjuntas para garantizar la seguridad del transporte marítimo y la actividad económica marítima’, representó el primer ejercicio trilateral entre dichas potencias en el Océano Atlántico (Panda, 2019).

Por último, es importante resaltar el progresivo interés

chino en la Antártida cuya primera base (“Gran Muralla”) se estableció en la Isla 25 de Mayo (en las islas Shetland del Sur) en 1985 y luego desplegó una segunda base en 1989 (*Zhongshan*). Dos hechos son bastante expresivos de una nueva vocación antártica de Beijing. Por un lado, desde 2009 a 2020 el país asiático ha establecido dos nuevas bases antárticas (*Kunlun* en 2009 y *Taishan* en 2014), mientras que se encuentra en proceso de construir una quinta en la Isla Inexpresable localizada en el Mar de Ross, además de aumentar la cantidad de medios navales a su disposición (Liu, 2018). Por otro lado, la Administración Estatal Oceánica publicó el Libro Blanco sobre las actividades antárticas chinas que se enmarca en los cánones generales establecidos por el Tratado Antártico ubicándose como un país statu-quista. Estos hechos expresan un interés multidimensional de una potencia polar que busca “asegurar el acceso a los recursos minerales y pesqueros, la libertad de navegación en sus mares, el ingreso de sus científicos, y la participación en los organismos generadores de normas relacionadas con la gobernanza polar” (Malena, 2020: 39).

Desde la asunción de Xi Jinping en 2013 se ha producido una aceleración de la presencia china en el Atlántico Sur, especialmente en su faz naval. La Armada China, año a año, ha desplegado medios en la costa africana por diversos motivos, aunque claramente es una expresión del crecimiento estratégico hacia aguas distantes. En el caso del Atlántico Sudoccidental la presencia es menos intensa, pero no menos relevante dada la importancia en términos de los recursos pesqueros más allá de la milla 200 del Mar Argentino.

Proyección selectiva: Federación Rusa

Dentro del diseño de la política exterior rusa, tanto América Latina y el Caribe como África Subsahariana se presentan como regiones secundarias y periféricas, aunque

son relevantes para medir su grado de influencia global. Las percepciones sobre ambas regiones divergen. En relación con América Latina, la hegemonía hemisférica de los Estados Unidos y la distancia geográfica son presentadas como los principales obstáculos de una región con una tradición de profundas vinculaciones. Rusia todavía es uno de los principales actores extra regionales en América Latina tanto por sus vínculos heredados del legado soviético como por la activa política desarrollada durante todo el período Putin. En el caso africano, dado que no hay un hegemon regional, las principales preocupaciones rusas están vinculadas con la búsqueda de socios confiables y estabilidad regional en un entorno de competencia con potencias tradicionales –Francia, Inglaterra y los Estados Unidos– y emergentes, especialmente en el caso de China, India y Brasil.

En términos generales, la era Putin se caracterizó por impulsar una agenda de cooperación basada en el pragmatismo con la mayor parte de los países de la costa atlántica. Para ello, se llevaron adelante dos aproximaciones. Por un lado, Moscú se esforzó en reparar las relaciones históricas con los socios de la era soviética mediante una actualización de la agenda centrada en cuestiones económicas. Por otro lado, amplió su presencia diplomática, comercial y de inversiones en países tradicionalmente reacios a establecer vínculos estrechos con Moscú dada su relación preferencial con los Estados Unidos, como el caso de Brasil o Sudáfrica.

A pesar del pragmatismo, Moscú no dejó de lado la ecuación estratégica que involucra un juego de ta-te-ti con los Estados Unidos, especialmente en circunstancias de agudización de las tensiones globales, frecuentes a partir de la crisis ruso-georgiana de agosto de 2008 (González Levaggi, 2019). El grueso del esfuerzo se centró al norte del Atlántico Sur, particularmente en el Mar Caribe. A diferencia de China, los intereses rusos en la segunda década de la hegemonía política putinista no privilegiaron la agenda de cooperación comercial, sino que han centrado sus preocupaciones en cuestiones de

alta política relacionadas con las dinámicas geopolíticas con Occidente y la venta de material bélico, debilitando así al pragmatismo inicial.

El caso patente de la elección de un socio estratégico-militar es Venezuela. Solamente en el período 2005-2010, Moscú y Caracas firmaron más de 40 acuerdos de armamento totalizando alrededor de USD 11 mil millones, una de las sumas más importantes en la región desde el fin de la Guerra Fría. Entre las principales compras se destacan la licencia para la producción de 100.000 fusiles de asalto AK-103 – cuya fabricación estuvo frenada por más de una década–, 24 aviones de caza multipropósito Su-30MK2, sistema de defensa antiaérea S-300VM, Pantsir-C1 y S-125-2M, además de decenas de tanques, vehículos de combate de infantería y múltiples modelos de helicópteros de ataque, transporte y multiuso (Barabanov, 2018: 22-23).

Sin embargo, en el Atlántico Sudoccidental, Rusia ha perdido peso en los últimos años especialmente por la relación especial brasileño-estadounidense, lo que afectó la venta de sofisticados sistemas de defensa antiaérea Pantsir-C1, aunque durante una década logró acuerdos que le permitió vender helicópteros de transporte Mi-35, Mi-171 y Ka-62, además de misiles antiaéreo de alcance corto Igla-S y misiles antitanque (Ionescu, 2018). En el caso de Argentina, ante el incendio del rompehielos ARA Irizar se decidió alquilar durante una serie de temporadas el Buque Antártico Golvin, además de comprar helicópteros pesados multipropósitos MI-171E para la campaña antártica. Asimismo, la Armada Argentina incorporó en 2015 cuatro buques avisos clase *Neftegaz* con funciones de remolcador y apoyo a la industria petrolera *offshore*, además de tareas de búsqueda y rescate. Dichos buques logísticos (ARA «Bahía Agradable» A-23, ARA «Estrecho de San Carlos» A-22, ARA «Islas Malvinas» A-24, ARA «Puerto Argentino» A-21) tienen dos características técnicas que lo hacen particularmente adecuados para el Atlántico Sur y la proyección Antártica, su capacidad técnica de

desplazamiento total (superior a 2700 toneladas) y operativa polar en condiciones de hielo ligero.

Por el lado africano, la presencia de *Rosoboronexport* se ha hecho sentir desde 2010 con contratos para la venta del caza multirol Su-30SM a Angola; helicópteros de transporte a Angola, Camerún, Congo, Guinea Ecuatorial, Ghana, Nigeria y Senegal; helicópteros de combate Mi-35M a Nigeria y Camerún (junto a Mi-17) para la lucha contra el terrorismo, además de la venta del satélite de reconocimiento *Kondor-E* a Sudáfrica, entre otros (SIPRI, 2020). Pese a la gran gama de productos adquiridos, Rusia no ha colocado importantes ventas en el área marítima ni en África Subsahariana ni en América Latina.

Otro elemento clave para entender la proyección rusa de ultramar es su despliegue estratégico en un área próxima al Atlántico Sur: el Mar Caribe. En noviembre de 2008, buques rusos participaron en ejercicios conjuntos con Venezuela y dos bombarderos estratégicos rusos (*Blackjack*) arribaron en Venezuela. (Jeifets, Khadorich y Leksyutina, 2018: 16). Los Tu-160 volvieron a visitar Venezuela en 2013 (donde también fue desplegado a Nicaragua) y 2018, mientras que las visitas navales se repitieron en 2014 y 2018 con la visita a Cuba del buque de inteligencia *Viktor Leonov*, además de la llegada a la región de la circunnavegación de la fragata rusa Almirante *Gorshkov* –la primera de un buque militar desde el fin de la Guerra Fría– junto al buque logístico multifuncional *Elbrus*, el petrolero *Kama* y el remolcador oceánico pesado *Nikolay Chiker* que visitó el puerto Bolívar de Ecuador y el Puerto de La Habana (Infobae, 2019).

Si bien en el Atlántico Sur no hubo visitas de tal calibre como en el Mar Caribe, si las hubo en el sector africano. En este sentido, la Armada Rusa ha realizado visitas a Angola, Guinea Ecuatorial y Sudáfrica, país con el que comparte membresía en los BRICS y ha llevado adelante junto a China un ejercicio naval en aguas cercanas a Cape Town. Además de los 19 acuerdos

militares con países africanos firmados entre 2014 y 2018 – entre los que se destacan Angola y Nigeria– (Reuters, 2018), Rusia ha impulsado la realización de ejercicios conjuntos con potencias navales extranjeras, como también con socios locales en el Golfo de Guinea para combatir la piratería en la región donde ha habido graves incidentes con ciudadanos rusos. Además, Moscú firmó un acuerdo con el gobierno de Guinea Ecuatorial en 2018 para realizar visitas y ejercicios navales conjuntos, concretando una visita a la capital Malabo en 2019 con el Crucero Misilístico clase *Slava Marshal Ustinov* en camino a los ejercicios conjuntos en Sudáfrica (TASS, 2019).

En el marco general del Atlántico Sur, la mayor parte de su proyección marítima se encuentra en el sector oriental, ya sea por las preocupaciones en torno a la piratería en el Golfo de Guinea, como por las relaciones históricas con Angola que hasta el día de hoy se mantienen con la venta de instrumental militar y la inversión en recursos hidrocarbúricos.

Por último, es importante tomar en consideración la proyección sudatlántica rusa que refiere directamente a los intereses argentinos. En términos generales, el cálculo estratégico de Moscú sobre la hegemonía estadounidense y la prudencia de los tomadores de decisión argentinos en relación con asumir compromisos excesivos con potencias extrarregionales limita, en términos estructurales, el accionar de Moscú. Sin embargo, hay una serie de excepciones que vale la pena destacar.

En primer lugar, Rusia tiene una posición favorable respecto del reclamo soberano de la República Argentina sobre la Cuestión Malvinas y el apoyo a negociaciones directas entre Gran Bretaña y Argentina. La posición se ha reflejado en reuniones bilaterales, como en la visita de Estado del presidente Vladimir Putin a la Argentina en julio de 2014 (La Nación, 2014), tanto en el marco del Comité Especial de Descolonización de las Naciones Unidas como en el G77+China, entre otros foros internacionales. En segundo lugar, ante la desaparición del

ARA San Juan, el Kremlin optó por ofrecer su cooperación con las operaciones de búsqueda y rescate del submarino. Rusia envió el buque de investigación Yantar que terminó siendo la embarcación con mayor permanencia durante el proceso de búsqueda del ARA *San Juan*.

En segundo lugar, Rusia posee inversiones en el sector occidental del Atlántico. Entre las inversiones rusas en Argentina se encuentran *Energomachexport* (turbinas y represas hidroeléctricas), *Transmashholding* (Ferrocarriles) y *Techmashexport* (antigranizo), mientras se mantienen pendientes inversiones en el área energética (*Gazprom*) y atómica (*Rosatom*) (Caruso, 2010; Sputnik, 2020). En el caso de Brasil, a pesar de ser su principal socio comercial en América Latina, no hay importantes inversiones. Sin embargo, en los últimos años ha florecido la vinculación en el campo tecnológico-espacial con la instalación de estaciones terrestres del sistema de posicionamiento global ruso GLONASS administrado por la Agencia Espacial Federal Rusa (*Roscosmos*) que hacia 2020 ya contaba con cinco unidades de estaciones de medición no-solicitada (*non-reques tmeasuring station*) ubicadas en Recife, Santa María, Rio de Janeiro (2), y Belem (TASS, 2020). Otras bases terrestres de GLONASS en la región se encuentran en Cuba y Nicaragua.

Por último, y no menos importante, Rusia cumplió 200 años de su primera expedición antártica en enero de 2020. Como miembro del Tratado Antártico que presentó –junto a los Estados Unidos– reservas contra los reclamos soberanos, sigue siendo un jugador de peso tanto por su trayectoria histórica como por la cantidad de bases (6), entre ellas la Estación *Bellingshausen*, ubicada en la Isla 25 de Mayo. De todos modos, Rusia se encuentra entre los países que defienden el statu-quo antártico, a diferencia de su clara posición revisionista en el Ártico.

Proyección limitada: India

A diferencia de Rusia y China, la India no es un actor extra-regional de gran presencia en el Atlántico Sur, aunque su presencia ha crecido tanto en América Latina como en África, como lo expresa el desarrollo de sus iniciativas de política regional, visitas de alto nivel y establecimiento de foros cuasi regionales. Tanto sus aspiraciones de posicionarse como actor global y referente del mundo no-occidental y del Sur Global como su ambición en convertirse en miembro permanente del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas fomentaron una activa diplomacia de Nueva Delhi desde mediados de los años 2000 hacia dos países claves del Atlántico Sur: Brasil y Sudáfrica.

El ejemplo patente de dicha visión global ha sido el apoyo a la creación Foro de Diálogo IBSA en 2003 luego de la 'Declaración de Brasilia' firmada por los ministros de relaciones exteriores Yashwant Sinha (India), Celso Amorim (Brasil) y Nkosazana Dlamini-Zuma (Sudáfrica), como una instancia de diálogo diplomático de alto nivel. Las causas de la estrategia india hacia el triángulo IBSA se pueden explicar tanto por la necesidad de mantener una posición flexible con nuevos socios frente al mundo de posguerra fría bajo la hegemonía, como la importancia de generar alianzas para la construcción de un mundo multipolar (Beri, 2008: 811). Dicha visión articulada para fomentar un orden mundial más equilibrado será compartida –como vimos en los capítulos respectivos– por China y Rusia, además de sus socios en el foro IBSA. El común interés en fomentar una visión alter-hegemónica luego será condensado en el establecimiento del grupo BRICS en 2009 y el posterior ingreso de Sudáfrica en 2010.

Dos elementos han sido particularmente importantes en la vinculación política entre India y los países del litoral sudamericano. En primera instancia, India apoya la reanudación de las negociaciones para encontrar una

solución a la controversia de soberanía relativa a la Cuestión de las Islas Malvinas, de acuerdo con las resoluciones de la Asamblea General de Naciones Unidas y el Comité Especial sobre Descolonización. En segundo lugar, tiene una posición afín a Brasilia en relación con la reforma del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, donde aspira a conseguir un puesto permanente junto a Brasil, Alemania y Japón, además de compartir membresía en foros informales como el IBSA o el BRICS.

En términos generales, los resultados de la vinculación India-América Latina han sido más que positivos. En materia comercial, América Latina representa casi el 4% de las exportaciones y el 6% de las importaciones, mientras que el total comerciado creció de USD 1.6 a casi 40 mil millones en el período 2001-2015 (Ministry of Commerce and Industry, 2020). En términos de inversiones con los países atlánticos, el grueso se encuentra enfocado en el sector de IT con importantes proyectos en Argentina y Uruguay, mientras que empresarios indios han invertido más de USD 1.500 millones en Brasil, en tanto que empresarios brasileños cuentan con USD 600 millones (Heine y Viswanathan, 2011).

La relación de la India con Brasil es estrecha y multifacética, comparten posiciones comunes en el plano global, además de valores democráticos y el compromiso de fomentar el desarrollo. En materia de defensa, ambos países firmaron un acuerdo en el año 2003, de cooperación en asuntos relacionados con la defensa, especialmente en el campo de Investigación y Desarrollo, adquisición y apoyo logístico, entrenamiento militar y ejercicios conjuntos. Un mecanismo institucionalizado de cooperación en defensa es el Comité Conjunto de Defensa (JDC). Hasta el momento, se han llevado a cabo seis reuniones entre ambas partes, la última se celebró en febrero de 2019 en Brasilia, donde se acordó promover el compromiso entre industrias de defensa, centros de entrenamiento e instalaciones militares de ambos países (Ministerio de Defensa de la India, 2018).

A pesar de dichos avances, los resultados en materia de industria de la defensa no han sido muy auspiciosos. Con la excepción de la compra india de tres Embraer EMB-145 y la venta del Mahindra 4x4 a la Argentina, no hay ejemplos demasiado exitosos —con excepción del área espacial (Badri-Maharaj, 2017: 49) y un acuerdo de fabricación de armas livianas—. En relación a éste último, Taurus Armas SA, compañía brasileña de armas de fuego, firmó un contrato con Jindal Defense (parte del Grupo OP Jindal) en enero 2020 para producir y vender armas pequeñas en India. Con una inversión inicial de USD 5 millones el acuerdo propone establecer una planta en Hisar, India (Krishna, 2020). Con respecto a la cooperación espacial, Nueva Delhi y Brasilia llegaron a un acuerdo en julio 2020 por el cual la Organización de Investigación Espacial India lanzará el primer satélite de observación brasilero Amazonia-1, además de convenir la construcción de una estación terrestre para recibir datos de los satélites indios, algo que lleva casi dos décadas con la infraestructura existente en Alcantara y Cuiaba (Siddiqui, 2020). Un área en la cual ha habido dificultades es la articulación multilateral entre India y América Latina. A pesar del establecimiento de un Mecanismo de Diálogo India-CELAC, Nueva Dehli no pudo emular la Cumbre del Foro India-África.

En el caso de África, la mayor cercanía geográfica, estrechos lazos históricos y una mayor densidad de intereses han marcado una extensiva presencia, especialmente en su costa sudoriental. En las últimas dos décadas, India ha ganado espacio en el continente africano. Por ejemplo, Nueva Delhi es el tercer socio comercial luego de China y los Estados Unidos, tiene 47 embajadas (de total de 54 países) de las cuales 18 fueron aprobadas para su apertura en 2019 y un stock de inversiones acumulado superior a USD 10 mil millones (Times of India, 2019; Kurzydowski, 2020).

El acercamiento con el continente se expresó en la organización del Encuentro Cumbre India-África organizado en tres oportunidades: 2008, 2011 y 2015. Durante una gira

por África en 2018, Modi presentó ante el Parlamento de Uganda diez principios guía de la asociación Indo-Africana que incluyen un compromiso prioritario con África, desarrollo asociado en materia comercial, agrícola y tecnológica, la lucha contra el terrorismo, además de “mantener los océanos abiertos y libres para el beneficio de todas las naciones” (Viswanathan y Mishra, 2019), entre otros. La diplomacia militar ha seguido una lógica incremental concentrando sus relaciones con Nigeria y Sudáfrica (Singh, 2015: 210)

Si bien la preferencia estratégica se encuentra en las costas de África Oriental, India mantiene una asociación estratégica con Sudáfrica desde 1997 que se expresa en múltiples campos, inclusive el naval. Para empezar, en Sudáfrica vive desde hace más de un siglo una gran comunidad de origen indio que constituye aproximadamente el 3% de la población total (alrededor de 1,6 millones) (Ministry of External Affairs, 2019a). Luego del fin del Apartheid, las relaciones se multiplicaron a cada área de la agenda desde una diversificada cartera de inversiones que alcanza los USD 4 mil millones – principalmente en áreas como asistencia sanitaria y farmacéutica, informática, industria automovilística y finanzas – hasta cooperación naval bilateral para “mantener las rutas marítimas seguras contra los actores ilegales y garantizar el paso sin trabas para el comercio y la prosperidad continua de toda la región del Océano Índico” (Ministry of External Affairs, 2019b). En relación con la cooperación militar, ésta fue formalizada mediante un Memorándum de Cooperación en Defensa firmado en 2000 que actualizaba un primer acuerdo en materia de defensa de 1996. A partir de estos acuerdos se estableció un Comité Conjunto de Defensa India-Sudáfrica (JDC) copresidido por los Secretarios de Defensa de ambos países. En la octava reunión del comité en diciembre de 2017, ambos países hicieron hincapié en el fortalecimiento de la cooperación en materia de defensa y la intensificación del compromiso. Ese mismo año, tuvo lugar en Nueva Delhi la Conferencia bilateral de la industria de defensa

a la que también asistió una delegación de la industria de Sudáfrica, la cual mantuvo reuniones con el Departamento de Investigación y Desarrollo de la India para identificar áreas de cooperación bilateral (Ministerio de Defensa de la India, 2018). En materia específicamente naval:

luego que la Armada de Sudáfrica compró los nuevos submarinos Tipo 209 de Alemania, tuvo que entrenar las nuevas tripulaciones para (...) expandir la rama submarina para tripular los tres barcos. Dado que la Armada de la India opera submarinos similares, 11 oficiales de combate de la Marina de Sudáfrica completaron un curso de submarinos en el INS Satavahan en 2005. (Potgieter, 2011: 68).

Además, buques indios suelen visitar puertos sudafricanos, como el caso del yate INSV Tarini o la participación de los buques IN Tarkash y Kolkata en los ejercicios marítimos de IBSAMAR. También la Armada Sudafricana participó del Ejercicio de Entrenamiento Multinacional para Naciones Africanas organizado por la Armada India en mayo de 2019 (Ministry of External Affairs, 2019a). Sudáfrica participa además como miembro pleno en el Simposio Naval del Océano Índico, donde en 2012 se llevó a cabo la reunión en Cape Town. Por último, India suele utilizar el puerto de dicha ciudad como punto de lanzamiento de las campañas antárticas junto al puerto indio de Goa. Desde 1981 India tiene presencia en el continente antártico y actualmente posee las bases de Maitri y Bharati, ubicadas al sur de los Océanos Atlántico e Índico respectivamente.

Dado que tanto India como Sudáfrica consideran a Brasil como un aliado relevante, la cooperación trilateral en el IBSA se fue diversificando hacia otros campos, incluyendo el de la defensa y los asuntos marítimos con la creación de un Grupo de Trabajo sobre Defensa y el desarrollo de los ejercicios navales conjuntos IBSAMAR considerado como el 'punto de referencia estratégico' de la vocación marítima india (Singh, 2015: 211).

Estos ejercicios –seis de ellos realizados en aguas sudafricanas y uno en aguas indias– tienen como objetivo fortalecer los despliegues conjuntos de las armadas involucradas, además de compartir experiencias profesionales del Atlántico Sur y mejorar la cooperación naval (Moreira y Medeiros, 2017: 299). La regularidad de los contactos navales se vio reflejada en la participación de la segunda edición del ejercicio naval indio ‘*International Fleet Review*’, donde la Marina brasilera envió un OPV Clase Amazonas y Sudáfrica envió la Fragata SAS *Spioenkop*. De acuerdo con la Armada India también participaron países latinoamericanos como Argentina y Chile en carácter de observadores (Indian Navy, 2016). Como excepción a los limitados vínculos navales con Argentina, la fragata Libertad –buque escuela de la Armada Argentina– visitó el Puerto de Bombay en su 39º viaje de instrucción en 2008 (Infobae, 2008).

Más allá de reuniones de alto nivel, visitas y ejercicios conjuntos con Sudáfrica, India no parece interesada en aventurarse mucho más allá del Cabo de las Agujas. Una excepción a esta política fue la visita de la Fragata Clase *Talwar* *INS Tarkash* a los puertos de Nigeria, Senegal, Angola, Namibia y Sudáfrica en 2017, como parte de un viaje de ultramar para el desarrollo de ‘puentes de amistad’ desde el Océano Índico Occidental al Océano Atlántico. El mismo buque había participado de una de las tareas más desafiantes de la Armada India: la evacuación de ciudadanos indios del conflicto armado en Yemen en 2015 (New Era, 2017). Otra excepción de un despliegue más allá de Sudáfrica se dio con la visita del velero *INSV Tarini* en Port Stanley (Puerto Argentino) entre fines de enero y principios de febrero de 2018 (Indian Navy, 2018), hecho que no llamo la atención de las autoridades argentinas del momento.

Al igual que China, la mayor interdependencia económica presenta importantes desafíos de ultramar. Una serie de incidentes de piratería contra ciudadanos indios producidos entre 2018 y 2019 comenzaron a presionar al gobierno

a tomar medidas. En una primera instancia, la Dirección General de Transportes del Gobierno Indio emitió una orden de restricción, en junio de 2019, prohibiendo a marineros indios a embarcarse en buques en el Golfo de Guinea. Pero los casos continuaron, lo que ha generado críticas del sector privado y la prensa para que el gobierno tome acciones más asertivas. Sorpresivamente, India no ha demostrado una preocupación más allá de la retórica en relación con la situación de inseguridad marítima en el Golfo de Guinea, pese a que la cooperación y las acciones antipiratería son parte crucial de su agenda regional en el Océano Indico Occidental (Ukeje, 2015). En este sentido es previsible que, en un futuro próximo, la Armada India apunte a fortalecer vínculos con las marinas locales o inclusive comience progresivamente a desarrollar una presencia in situ con mayor regularidad.

Conclusiones

Luego de revisar la trayectoria y acciones de las potencias navales euroasiáticas en el Atlántico Sur se pueden extraer dos lecciones principales. En primer lugar, claramente no hay una intención revisionista por parte de China, Rusia e India en torno a la situación estratégica del espacio sudatlántico, y menos aún deseos de desafiar tanto la hegemonía de los Estados Unidos en el hemisferio occidental como la presencia británica (y de otras naciones europeas) en el Atlántico Sur. Tanto en el Atlántico sudoccidental como en América Latina, difícilmente podemos calificar estos vínculos como densos en el plano militar, y menos aún expresan una amenaza para la seguridad regional (Eissa, 2017). Sin embargo, la asimetría del activismo chino en África Occidental debería llamar la atención sobre una posible re-jerarquización de sus prioridades navales que puedan involucrar acuerdos formales para acceso a puertos por parte de la Marina. La piratería fue un elemento fundamental para el despliegue de su fuerza

de tareas de escolta en el Cuerno de África y la posterior apertura de una base naval en Yibuti para sostener dicho esfuerzo. El Golfo de Guinea podría ser un próximo espacio si la situación relacionada con los incidentes de piratería se sigue deteriorando.

En segundo lugar, los intereses y el alcance de las acciones difieren entre los casos estudiados. La República Popular China ha desarrollado un creciente activismo en la región, aunque el centro de sus actividades marítimas y navales por ahora se concentraría en el sector africano del Atlántico Sur, principalmente en la zona del Golfo de Guinea y zonas circundantes. Beijing ha desplegado una proyección en ambas costas del Atlántico, especialmente por la intensidad de sus compromisos económicos, su extensa flota pesquera, asertividad en la lucha contra la piratería y la diplomacia naval ya sea en la visita a puertos como en el desarrollo de ejercicios conjuntos. El caso ruso se presenta como de proyección selectiva. Si bien su presencia en el Atlántico Sur es limitada, hay que subrayar su recurrente proyección hacia el Mar Caribe sosteniéndose en el eje Cuba-Venezuela, además de un creciente interés por parte de altos funcionarios rusos en desarrollar una presencia más activa en el Golfo de Guinea. Por último, en el caso de la República de la India, sus preocupaciones se centran en su zona geográfica adyacente, teniendo una escasa proyección con la excepción de sus vínculos con Sudáfrica y Brasil, que se expresan en la realización de ejercicios conjuntos y visitas de alto-nivel militar con carácter regular.

Referencias bibliográficas

- ABDENUR, A. (2014). "BRICS and Global Governance Reform: A Two-Pronged Approach" *Fifth BRICS Academic Forum Partnership for Development, Integration & Industrialisation*. págs. 52–59.
- ABDENUR, A. & MARCONDESDESOUZANETO, D. (2013). "Brazil in the South Atlantic: growing protagonism and unintended consequences" *Policy Briefs. NOREF: Norwegian Peacebuilding Resource Centre*. Recuperado de: <https://www.files.ethz.ch/isn/164799/7f8201c01207875357d3052f3dbe3965.pdf>
- ABDENUR, A., MATTHEIS, F. & SEABRA, P. (2016). "An ocean for the Global South: Brazil and the zone of peace and cooperation in the South Atlantic". *Cambridge Review of International Affairs* 29 (3): págs. 1112–31.
- AFRICA NEWS (2017). Eight Chinese vessels detained off West Africa for illegal fishing. Disponible en <https://www.africanews.com/2017/05/03/eight-chinese-vessels-detained-off-west-africa-for-illegal-fishing/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- ALLEN, K. (2016). "Growing PLA Transparency as a Means of Employing Soft Power Part 2: PLA External Signaling since the 18th Party Congress" *China Brief* 16 (12). Disponible en <https://www.refworld.org/docid/57a9ba944.html>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- BADRI-MAHARAJ, S. (2017). "India's Relations with the Latin America-Caribbean Region Prospects and Constraints" *IDS Occasional Paper* 45.
- BARABANOV, M. (2008). "Largest Venezuelan Contracts for Russian Weapons" *Moscow Defense Brief* 6: págs. 22-23.
- BEKKEVOLD, J. y TILL, G. (eds.) (2016). *International Order at Sea: How it is challenged. How it is maintained*. Londres:

Palgrave Macmillan.

- BERI, R. (2008). "IBSA Dialogue Forum: An Assessment". *Strategic Analysis*, 32 (5): págs. 809–831.
- CARO VARGAS, S. (2014). *India-Latin America: An Alliance for the Future*. Nueva Delhi: Vitasta Publishing.
- CARUSO, A. P. (2010). "Relaciones bilaterales República Argentina y Federación Rusa. Un análisis de los vínculos políticos, económicos, científico-técnicos y culturales entre 2003-2007" *V Congreso de Relaciones Internacionales*, Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata.
- CARVER, L. (1989). "Continental or maritime strategy? Past, present and future" *The RUSI Journal* 134 (3): págs. 61-69.
- CASTRO, G. (2010). "China's Rise and the Vertical Theories of International Relations: Contrasting the Lessons from Power Transition and Power Cycle Theories" *Revista Uruguaya de Ciencia Política* 19 (1): págs.185-206.
- CHINA AFRICA INITIATIVE (2020). "Other China-Africa Data", *Johns Hopkins University School of Advanced International Studies*. Disponible en: <http://www.sais-cari.org/other-data>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- CHINA HOUSE (2019). "Chinese and International Public Perceptions of China's Fishing Fleets in West Africa" *The ChinaAfricaProject*. Disponible en: <https://chinaafricaproject.com/student-xchange/chinese-and-international-public-perceptions-of-chinas-fishing-fleets-in-west-africa/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- DEVERMONT, J. (2019). "Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports", *Center for Strategic and International Studies*. Disponible en: <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.

- DODDS, K. (2012). “The Falkland Islands as strategic gateway: Britain and the South Atlantic Overseas Territories” *RUSI Journal* 157 (6): págs. 18-25.
- DUARTE, É. (2016). “Brazil, the Blue Economy and the maritime security of the South Atlantic” *Journal of the Indian Ocean Region* 12 (1): págs. 97-111.
- EISA, S. (2017). “Relaciones militares de China, India y Rusia con América Latina. ¿Peligros u oportunidades para la región.” *Iberoamérica* 4: págs. 85-112
- ELLIS, E. (2018). “It’s time to think strategically about countering Chinese advances in Latin America” *Global Americans*. Disponible en: <https://theglobalamericans.org/2018/02/time-think-strategically-countering-chinese-advances-latin-america/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- ERICKSON, A. (2016). “China’s Naval Modernization, Strategies, and Capabilities”, en BEKKEVOLD, J. & TILL, G. (eds.). *International Order at Sea: How it is challenged. How it is maintained*. Londres: Palgrave Macmillan.
- FRAGA, J. (1983). *La Argentina y el Atlántico Sur*. Buenos Aires: Pleamar.
- GONZÁLEZ LEVAGGI, A. (2019). “Latin America faces Eurasian conflicts: assessing regional responses in the age of Russia—United States tensions” *International Relations of Vestnik of Saint-Petersburg State University* 12 (2): págs. 198-209.
- HEINE, J. & VISWANATHAN, R. (2011). “The Other BRIC in Latin America: India,” *Americas Quarterly* 5 (2): págs. 66–73.
- INDIAN NAVY (2016). “International Fleet Review – 2016”. Disponible en: <https://www.indiannavy.nic.in/content/international-fleet-review-2016-1>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- INDIAN NAVY (2018). “Indian Naval Sailing Vessel (INSV)

- Tarini at Port Stanley”. Disponible en: <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-naval-sailing-vessel-insv-tarini-port-stanley>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- INFOBAE (2008). “Luego de ocho meses en los puertos del mundo, volvió la Fragata Libertad”. Disponible en: <https://www.infobae.com/2008/12/07/419258-luego-ocho-meses-los-puertos-del-mundo-olvio-la-fragata-libertad/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- INFOBAE (2019). “Buques de guerra rusos llegaron a Cuba en medio de las tensiones con Estados Unidos”. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/america-latina/2019/06/24/buques-de-guerra-rusos-llegaron-a-cuba-en-medio-de-las-tensiones-con-estados-unidos/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- IONESCU, I. (2018). “Brazil-Russia Military-Technical Cooperation. A Fruit of the Post-Cold War World Order” *Military Review* 98 (6): págs. 66-79.
- JEIFETS, V. (2015). “Russia is coming back to Latin America: perspectives and obstacles” *Anuario de Integración* 11: págs. 90-121.
- JEIFETS, V.; KHADORICH, L. & LEKSYUTINA, Y. (2018). “Russia and Latin America: Renewal versus continuity” *Portuguese Journal of Social Science* 17 (2): págs. 213-228.
- KELLY, P. & CHILD, J. (1990). *Geopolítica del Cono Sur y la Antártida*. Buenos Aires: Pleamar.
- ALLEN, K.; SAUNDERS, P. C. & CHEN, J. (2017). “Chinese Military Diplomacy, 2003-2016: Trends and Implications,” *China Strategic Perspectives* 11. Washington, D.C.: National Defense University Press.
- KRAUSE, J. & BRUNS, S. (2015). *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*. New York: Routledge.
- KRISHNA, O. (2020). “Jindal Defence forays into small

- arms manufacturing with this Brazilian firm” *Defense Star*. Disponible en: <https://www.defencestar.in/defence-industry/defence-news-india-jindal-defence-forays-into-small-arms-production-with-brazils-aurus-arms-sa/2855/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- KURZYDLOWSKI, C. (2020). “What Can India Offer Africa?” *The Diplomat*. Disponible en: <https://thediplomat.com/2020/06/what-can-india-offer-africa/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- LA NACIÓN (2013). “Por primera vez, buques de guerra de China amarraron en el puerto de Buenos Aires”. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/politica/buques-de-guerra-de-china-visitan-el-puerto-de-buenos-aires-nid1633911>.
- LA NACIÓN (2014). “Vladimir Putin respaldó a la Argentina por el reclamo sobre las islas Malvinas”. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/politica/vladimir-putin-respaldo-a-la-argentina-por-el-reclamo-sobre-las-islas-malvinas-nid1709552>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- LIU, N. (2018). “What Does China’s Fifth Research Station Mean for Antarctic Governance?” *The Diplomat*. Disponible en: <https://thediplomat.com/2018/06/what-does-chinas-fifth-research-station-mean-for-antarctic-governance/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- LLENDERROZAS, E. (ed.) (2018). *China, Rusia e India en América Latina: un enfoque multidimensional*. Buenos Aires: UNDEF Libros.
- MALENA, J. (2020). “Posicionamiento de la República Popular China en la Antártida e Iberoamérica y su impacto en la evolución geopolítica: Visión desde Argentina”, *Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional*, Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- MARINHA DO BRASIL (2015). “2º Distrito Naval recebe visita

- de navio da Marinha Chinesa”. Disponible en: <https://www.marinha.mil.br/com2dn/2o-distrito-naval-recebe-visita-de-navio-da-marinha-chinesa>.
- MARTINSON, R. (2019a). “China as an Atlantic Naval Power” *The RUSI Journal* 164 (7): págs. 18-31.
- MEDEIROS, R. C. (2002). “O Acordo de Cooperação Militar Brasil-Namíbia como instrumento de consolidação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul” *Revista Marítima Brasileira* 122 (7/9): págs. 167-190.
- MEDEIROS, S. E. & MOREIRA, W. (2017). “Maritime Co-operation among South Atlantic Countries and Repercussions for the Regional Community of Security Practice” *Contexto Internacional*, 39 (2); págs 281-304.
- MINISTERIO DE DEFENSA DE LA INDIA (2018). Informe anual, Nueva Delhi. Cancillería de Brasil. Disponible en: <https://eoibrasilia.gov.in/?8599?000>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (2019a). “India - South Africa Relations”, Government of India.
- MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (2019b). “India-South Africa Joint Statement during State Visit of President of South Africa”. Disponible en: https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/30952/IndiaSouth_Africa_Joint_Statement_during_State_Visit_of_President_of_South_Africa. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- MOTTA VEIGA, P. & POLONIA RIOS, S. (2019). “China’s FDI in Brazil: recent trends and policy debate”, *Policy Center for the New South*, Policy Brief 19/20.
- NARLIKAR, A. (2010). *New powers: How to become one and how to manage them*. Londres: Hurst and New York, Oxford University Press.
- NEW ERA (2017). “Indian navy heading for W/Bay”. Disponible en: <https://neweralive.na/2017/06/08/indian-navy->

heading-for-wbay/.

PANDA, A. (2019). “Chinese, Russian, South African Navies Conduct Trilateral Naval Exercises”, *The Diplomat*. Disponible en: <https://thediplomat.com/2019/11/chinese-russian-south-african-navies-conduct-trilateral-naval-exercises/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.

PAZ, G. (2012). “China, United States and Hegemonic Challenge in Latin America: An Overview and Some Lessons from Previous Instances of Hegemonic Challenge in the Region” *The China Quarterly* 209: págs 18-34.

PEREIRA, A. (2014). “Brazil–Africa Relations: The Strategic Importance of the South Atlantic.” *Insight on Africa* 6 (1): págs. 1-13.

POTGIETER, T. (2011). “South Africa and maritime power in the Indian Ocean” *Journal of the Indian Ocean Region* 7 (1): págs. 52-74.

REUTERS (2018). Factbox: Russian military cooperation deals with African countries. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-africa-russia-factbox/factbox-russian-military-cooperation-deals-with-african-countries-idUSKCN1MR0KH>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.

ROUVINSKI. V. (2017). “Understanding Russian Priorities in Latin America” *Kennan Cable* 20.

SAKHUJA, V. (2015). “Maritime Security Order in Asia: a perspective from India”, en KRAUSE, J. & BRUNS, S. *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*. Nueva York: Routledge.

SARAIVA, J. F. S. (1997). *O lugar da África: a dimensão atlântica da política externa brasileira* (de 1946 a nossos dias). Brasília: EdUnB.

SERBIN, A. (2019). *Eurasia y América Latina en un Mundo Multipolar*. Buenos Aires: CRIES & Editorial Icaria.

- SIDDIQUI, H. (2020). "ISRO to launch Amazonia-1 satellite of Brazil onboard PSLV next month" *Financial Express*. Disponible en: <https://www.financialexpress.com/lifestyle/science/isro-to-launch-amazonia-1-satellite-of-brazil-onboard-pslv-next-month/2018693/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- SINGH, A. (2015). "IBSA trilateralism and Southern oceans' security – evaluating India's strategic responses" *Journal of the Indian Ocean Region* 11 (2): págs. 205-219.
- SIPRI (2020). SIRPI Arms Transfers Database, Stockholm International Peace Research Institute. Disponible en: <https://www.sipri.org/databases/armstransfers>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- SPUTNIK (2020). "Centrales atómicas, vías férreas, petróleo y gas, los temas centrales de la agenda ruso-argentina". Disponible en: <https://mundo.sputniknews.com/rusia/202001281090273940-centrales-atomicas-vias-ferreas-petroleo-y-gas-los-temas-centrales-de-la-agenda-ruso-argentina/>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- STORNI, S. (1952). *Los intereses argentinos en el mar*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- TASS (2019). "Russian missile cruiser pays visit to Equatorial Guinea". Disponible en: <https://tass.com/defense/1087726>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- TASS (2020). "Russia to place 6th ground station of Glonass satellite navigation system in Brazil" *Russian News Agency*. Disponible en: <https://tass.com/science/1175757>. Consulta: 15 de septiembre de 2020.
- TILL, G. (2007). *Poder Marítimo: una guía para el siglo XXI*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- TIMES OF INDIA (2019). "India opens 9 more embassies in Africa". Disponible en: <https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-opens-9-more-embassies-in-africa/>

articleshow/74108680.cms. Consulta: 15 de septiembre de 2020.

UKEJE, C. (2015). “The Abuja Declaration and the challenge of implementing a maritime security strategy in the Gulf of Guinea and the South Atlantic” *Journal of the Indian Ocean Region*, 11 (2): págs. 220-235.

VISWANATHAN, H.H.S. y MISHRA, A. (2019). “The Ten Guiding Principles for India-Africa Engagement: Finding Coherence in India’s Africa Policy” ORF *Occasional Paper* 200, Observer Research Foundation. Disponible en: https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2019/06/ORF_OccasionalPaper_200_India-Africa.pdf. Consulta: 15 de septiembre de 2020.

VOLMAN, D. (2009). “China, India, Russia and the United States: The Scramble for African Oil and the Militarization of the Continent”, *Current African Issues* 43, Uppsala: Nordiska Afrika institutet.

XINHUA (2019). “Volumen de comercio China-América Latina supera 300,000 millones de dólares en 2018”. Disponible en: http://spanish.xinhuanet.com/2019-02/01/c_137792833.htm. Consulta: 15 de septiembre de 2020.

Palabras clave: Atlántico Sur – potencias euroasiáticas – China – Rusia– India

Keywords: South Atlantic – Eurasian Powers – China – Russia – India

Abstract

This article analyzes the impact of the maritime actions of the People’s Republic of China, the Russian Federation and the Republic of India in the South Atlantic. In the context of a new strategic competition among great powers, the dynamics in the maritime regional security orders are conditioned both by the evolution of regional conflicts and the intervention of extra-regional powers. Since the end of the Cold War, the South Atlantic has been a space of restricted instability since it combined the disappearance of a revisionist non-Western power (Soviet Union) with the permanence of an explicit conflict on the sovereignty of the Malvinas, South Georgia, South Sandwich and surrounding waters between Argentina and the United Kingdom, in addition to the rise of non-traditional threats off the West African coast. However, in recent years the South Atlantic has witnessed an increased activism by a number of non-traditional naval powers that raise doubts and questions about the nature of regional dynamics. The key argument is that although there is a growing activism of the Eurasian naval powers in the Atlantic maritime space, they can hardly affect the current dynamics with the exception of the Chinese activities in West Africa.