

Mayo 2015

La conectividad asiática

El 16/05/2015, el primer ministro de la India, Narendra Modi, finalizó su estancia de tres días en China.

La estancia de Modi en China ha reflejado el buen momento que viven las relaciones entre China y la India. Modi tras reunirse con el presidente chino Xi Jinping en Xi'an, se reunió en Beijing con el primer ministro de China, Li Keqiang, firmándose 24 acuerdos en áreas que van desde trenes de alta velocidad, asuntos militares y temas fronterizos.

Con el fin de mejorar la cooperación fronteriza, se planearon visitas e intercambios anuales entre los cuarteles de los dos ejércitos y comandos militares vecinos. Entre los acuerdos económicos destaca el objetivo de equilibrar el comercio bilateral actualmente desbalanceado a favor de China, estableciéndose la reducción de aranceles para productos indios. China es el mayor socio comercial de la India. Su comercio bilateral totalizó 65.500 millones de dólares en 2013, pero el déficit comercial de la India con China ha aumentado en años recientes. En Infraestructuras se estableció un plan de acción ferroviaria a implementar por la Administración Nacional de Ferrocarriles de China y el Ministerio de Ferrocarriles de la India. Por último, las dos partes decidieron establecer el Foro de Consultoría y el Foro de Medios de Alto Nivel China-India, que se llevarán a cabo anualmente, alternando su sede entre China y la India.

Como política general, ambos países acordaron buscar una base común en sus respectivas estrategias de desarrollo para promover de manera conjunta la integración económica regional y contribuir al crecimiento económico global. Modi expresó el deseo de tener un mayor comercio bilateral y una cooperación más estrecha con China dentro del [Banco Asiático de Inversión en Infraestructura](#) (BAII), manifestando que la India está lista para cooperar con China en la Iniciativa de la Franja y de la nueva “Ruta de la Seda” para promover el desarrollo y la prosperidad de la región, y su convicción de que el BAII tendrá un papel importante en el desarrollo económico y social regional y en el desarrollo de las comunicaciones en el sur de Asia a las que la India otorga una gran importancia.

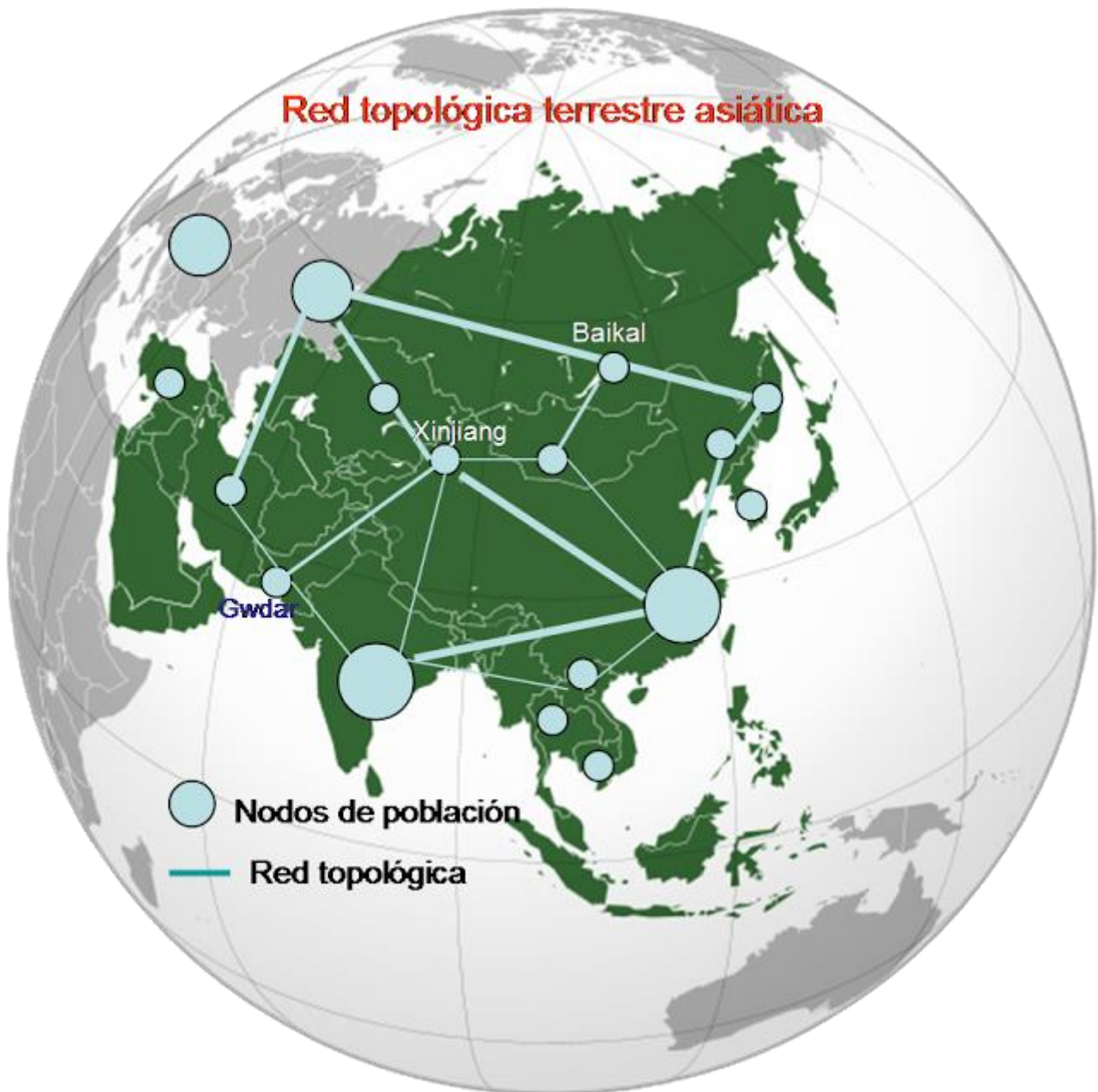
La Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, son proyectos principalmente de comercio e infraestructura internacionales a iniciativa de China, con el fin de crear grandes mercados a lo largo de las rutas, lo que significa más

oportunidades para propagar la manufactura y la producción en Asia y en la economía mundial. La estrategia abarca a países y regiones con una población total de 4.400 millones de habitantes y un volumen económico total de 21 billones de dólares, 63 y 29 por ciento, respectivamente, del total mundial.

En abril del presente año, durante la visita realizada del presidente chino, Xi Jinping, a Pakistán, se firmaron entre ambos países contratos de infraestructuras y de energía por un valor calculado en 50.000 millones de dólares. El acuerdo más importante de ambos países fue promover la construcción del **Corredor Económico China-Pakistán (CECP)**, una red ya planeada de proyectos carreteros, ferroviarios y energéticos que vincularán el puerto de aguas profundas de Gwadar, en el suroeste de Pakistán, con la región autónoma uigur de Xinjiang, en el noroeste de China, lo que permitirá a China tener acceso terrestre directo al mar de Arabia.

El 15/05/2015, el primer ministro de Rusia, Dmitri Medvédev, en la séptima reunión de ministros de Transporte de los países miembros de la [Organización de Cooperación de Shangai \(OCS\)](#)* manifestó que tras el acuerdo firmado en 2014 sobre la creación de condiciones propicias para el transporte internacional automovilístico, el próximo paso deberá ser el programa de desarrollo coordinado de las autopistas de los países miembros de la OCS, cuyo proyecto ha sido puesto a consideración de los participantes. *"La idea de crear un sistema común de transporte de la OCS, que utilice también el Ferrocarril Baikal-Amur, tiene grandes perspectivas; estoy seguro de que la realización de proyectos de gran envergadura como este responde a los intereses no solo de los miembros de nuestra asociación, sino de todos los países de Eurasia"*.

La interconectividad asiática y euroasiática trata de recomponer el espacio geográfico humano partiendo de una configuración actual en la que las grandes concentraciones humanas se encuentran en los límites oriental, meridional y Occidental, mientras que en el centro del continente la densidad demográfica es comparadamente muy pequeña. La conexión terrestre entre el oriente de China, la India y el occidente ruso donde se encuentran la mayor parte de los casi tres mil millones de habitantes supone el desarrollo de infraestructuras cruzadas en la que el centro de Asia cobra una relevancia especial, **particularmente la región autónoma china de Xinjiang**. Actualmente las rutas marítimas para la conexión de las aglomeraciones humanas son predominantes sobre las terrestres, pero en la medida que el proyecto de conexiones terrestres cobre importancia Asia gozará de una autonomía continental económica históricamente nueva.



Elaboración propia.

El esfuerzo para la implementación de la *conectividad asiática* parte de la asignación de recursos principalmente con la reciente constitución del BAI, pero este paso ha sido posible gracias a la superación histórica de las diferencias políticas de las tres grandes potencias del espacio asiático: China, India y Rusia. En el pasado, las diferencias territoriales existentes entre la India y Pakistán; de la India con China, y de China con la URSS llevaron en los años sesenta del siglo XX a guerras fronterizas y el realineamiento entre Rusia y la India por una parte, y entre China y Pakistán por otra.

China y Rusia pudieron comenzar un acercamiento sincero una vez que terminaron de dirimir en la primera década del siglo XXI sus pleitos fronterizos; actualmente China y la India trabajan para resolver sus diferencias fronterizas, y sería deseable que la India y Pakistán llegaran a un acuerdo en la disputada región de Cachemira, pues ello permitiría:

1. centrarse sin recelos en el desarrollo económico asiático compartido; 2. la integración tanto de la India como de Pakistán en la OCS, y 3. neutralizaría cualquier intento de terceros de atizar la cizaña de la discordia entre vecinos para boicotear la integración asiática.

La interconectividad terrestre asiática, a diferencia de la marítima, pertenece exclusivamente a los países que la forman, mientras que las rutas marítimas pueden ser controladas militarmente por potencias foráneas, principalmente EEUU que tiene desplegadas varias flotas por todos los mares del mundo, pero su poder para controlar la rutas terrestres asiáticas es muy limitado y en caso de pretender debilitar la interconectividad asiática su principal recurso sería intentar avivar los conflictos entre países.

En el caso de Rusia, el acoso de la OTAN en su frontera occidental agravado por el conflicto en Ucrania y la política de sanciones económicas de los países occidentales, le están empujando a priorizar el desarrollo de la conexión con Asia, y el fortalecimiento de sus alianzas con sus socios asiáticos. No obstante, la mayor parte de la población de Rusia vive en la parte europea de su territorio y le convierte en un punto de conexión imprescindible entre China y Europa. En cierta medida el intento de aislamiento de Rusia de la UE forma parte de la estrategia estadounidense de limitar la *conectividad asiática* con Europa sin la cual pierde relevancia, pero en esta estrategia la mayor perdedora es la UE, pues Rusia es insustituible en la conexión euroasiática.

Una vez más, los conflictos solo sirven para frenar el desarrollo económico y quienes los avivan lo hacen para entorpecer la integración económica y política euroasiática. La solución de los conflictos en base al dialogo tendrá que imponerse por encima de quienes solo ven en la desestabilización la forma de mantener su estatus hegemónico mundial. La UE carente de una política exterior propia, y sometida a la diseñada por EEUU, se autolimita en su proyección geoeconómica al ponerse barreras políticas a la conectividad euroasiática.

* Estados miembros de la OCS: República Popular China; Rusia; Kazajistán; Kirguistán; Tayikistán; Uzbekistán. Estados observadores: Afganistán; India Irán; Mongolia; Pakistán

Javier Colomo Ugarte
Doctor en Geografía e Historia