

LA LÓGICA DEL INDO-PACÍFICO DE JAPÓN: INICIATIVAS EN LOS PAÍSES AFRICANOS DE LA CUENCA DEL OCÉANO ÍNDICO

Dra. Sunamis Fabelo Concepción

Jefa del Equipo sobre Comunicación, Política y Relaciones Internacionales
sunamisfabelo@yahoo.es

MsC. Yoslán Silverio González

Jefe del Equipo de África y Medio Oriente
yosilglez@yahoo.es

MsC. Franklin M. Hernández

Grupo de Asia y Oceanía, Especialista de Japón
zsmaster1234@gmail.com; franklin@cipi.cu

Centro de Investigaciones de Política Internacional de Cuba (CIPi)

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Sunamis Fabelo Concepción, Yoslán Silverio González y Franklin M. Hernández (2020):

“La lógica del Indo-Pacífico de Japón: iniciativas en los países africanos de la cuenca del Océano Índico”, Revista Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad del Japón (diciembre 2020). En línea:

<https://www.eumed.net/es/revistas/observatorio-iberoamericano-de-la-economia-y-la-sociedad-del-japon/vol-12-no-36-diciembre-2020>

Resumen

Las relaciones internacionales han demostrado un dinamismo tremendo en la etapa de transición intersistémica iniciada desde el fin de la Guerra Fría. Las antiguas concepciones de política exterior son superadas rápidamente por conceptos novedosos que los Estados comienzan a aplicar en sus relaciones exteriores. En los últimos años, un concepto ha ganado mucho auge tanto en la aplicación práctica como en el debate académico: el Indo-Pacífico. Este se trata de la superación de las anteriores concepciones de Asia-Pacífico, África Subsahariana y Medio Oriente; pues, el Indo-Pacífico consiste en la combinación de todos los territorios de Asia-Pacífico, de la costa oriental de África y del Golfo Pérsico. Esta combinación de Estados no es casual: de hecho, el surgimiento del mismo concepto Indo-Pacífico se debe al entendimiento por

parte de los principales actores de la región de la creciente interacción económica, política, militar e incluso cultural, entre los componentes del área.

Palabras clave: Indo-Pacífico, geoestrategia, infraestructura, seguridad marítima.

JAPAN'S INDO-PACIFIC LOGIC: INITIATIVES IN THE AFRICAN COUNTRIES OF THE INDIAN OCEAN BASIN

Summary

International relations have shown a huge dynamism in the inter-system transition period initiated after the end of the Cold War. Previous conceptions of foreign policy are surpassed quickly by fresh concepts the States began to apply on their foreign policies. Recently, one of those concepts has earned a great success both in its practical application as well as in the theoretic debate: The Indo-Pacific. It surpasses the previous conceptions of Asia-Pacific, Sub-Saharan Africa and Middle East; because it encompasses all the territories of Asia-Pacific, the Eastern African Coast and the Persian Gulf. This combination of States is not random: in fact, the rise of the very concept of the Indo-Pacific comes from the understanding of the main actors of the region of the growing economic, political, military and even cultural interaction between the components of the area.

Key words: Indo-Pacific, geostrategy, infrastructure, maritime security.

Las relaciones internacionales han demostrado un dinamismo tremendo en la etapa de transición intersistémica iniciada desde el fin de la Guerra Fría. Las antiguas concepciones de política exterior son superadas rápidamente por conceptos novedosos que los Estados, fundamentalmente las potencias emergentes y re-emergentes, comienzan a aplicar en sus relaciones exteriores. En los últimos años, un concepto ha ganado mucho auge tanto en la aplicación práctica como en el debate académico: el Indo-Pacífico. Este se trata de la superación de las anteriores concepciones de Asia-Pacífico, África Subsahariana y Medio Oriente; pues, el Indo-Pacífico consiste en la combinación de todos los territorios de Asia-Pacífico, de la costa oriental de África y del Golfo Pérsico. Esta combinación de Estados no es casual: de hecho, el surgimiento del mismo concepto Indo-Pacífico se debe al entendimiento por parte de los principales actores de la región de la creciente interacción económica, política, militar e incluso cultural, entre los componentes del área.

Desde 2016, Japón comenzó a implementar oficialmente el concepto de un “Indo-Pacífico Libre y Abierto”, a través de la combinación de dos continentes (Asia y África) y de dos océanos (Pacífico e Índico) (Japan Ministry of Foreign Affairs, 2019). Esta proyección japonesa hacia el Océano Índico, demuestra la creciente importancia geoestratégica que la región tiene: en ella se ubican tanto las principales rutas marítimas entre Asia y Europa, los principales productores de petróleo del Medio Oriente, el Cuerno Africano y también la vía que se dirige por el sur de África

hacia Sudáfrica y América. Es un paso que conecta la región de mayor dinamismo económico – Asia– con la región africana que ha presentado importantes tasas de crecimiento y oportunidades de negocio. África está progresando como un continente en desarrollo y con una gran demanda de construcción de infraestructuras.

Encuentros y desencuentros de cara a la geopolítica del Indo-Pacífico

Las alianzas y rivalidades en el gran macizo euroasiático se han movido en un mismo plano, como expresión de la compleja relación interdependencia-dependencia que caracteriza al juego geopolítico en esa región, así como al hecho de encarnar por lo mínimo tres realidades culturales tan diferentes y tan complejas conectadas a través de legendarias rutas comerciales que han ido tejiendo la historia: Asia, Europa y Medio Oriente.

El ascenso de China como potencia mundial ha tenido su máxima expresión en el relanzamiento de la Nueva Ruta de la Seda a través del avance del megaproyecto Belt and Road Initiative (BRI). Por otra parte, cabe destacarse la recuperación de la economía nipona a partir de 2015, y el lanzamiento del megaproyecto Indo-Pacífico Libre y Abierto (FOIP). Este, al igual que su homólogo chino, pretende transformar las cadenas regionales de valor, lo que, en este caso, en favor de Japón. La interacción de ambos proyectos supone un cambio en las dinámicas económicas y estratégicas en la región Indo-Pacífica.

Dos visiones de un mismo espacio geográfico compiten por la construcción de un relato que conforme sus alianzas. BRI y FOIP presentan su candidatura a vertebrar inversiones en infraestructuras y alianzas de seguridad en Asia, situando a India y Pakistán como aliados claves de cada bando. Así también Rusia se convierte en pieza importante para la consecución de los objetivos de BRI. Moscú ya no teme, como hizo a finales de los años noventa del siglo XX, la secesión de su Extremo Oriente. Una vez reforzada su posición internacional, está tratando de mantener en su órbita a los países de la antigua área postsoviética, y de establecer el Gran Espacio Euroasiático (GEE), teóricamente en conjunción con BRI.

Es posible que un número creciente de Estados se vean atrapados en medio de los dos proyectos, y que, en un escenario poco deseable, reciban presiones para tomar partido por uno de los dos. El propio traslado del eje Asia-Pacífico hacia el Indo-Pacífico varía las dinámicas que la región ha experimentado durante la última década. La disputa en la proyección exterior de los principales actores que impulsan estas iniciativas se manifestará sobre todo en los países de África y América Latina, escenarios de obligada competencia por mantener presencia y ejercer influencia. Ello puede revertirse en resultados positivos o en un campo de batalla, o los dos a la vez.

Lo más importantes en esta cuestión es el común denominador en ambas ecuaciones —ya sea la del Indo-Pacífico o el GEE— sigue siendo el vector chino. En este punto en particular, resultan de vital importancia dos puntos de fricción importante. Uno de ellos es la desconcentración del volumen comercial alrededor del Estrecho de Malaca, un punto de conflictividad entre Estados y de incremento de la piratería. Tanto China como Japón han intentado crear rutas alternativas de

abastecimiento, ya sea a través de Pakistán o Myanmar en el caso chino, o cruzando la región del Mekong para Japón. Si los dos mayores usuarios del Estrecho de Malaca, colocan una parte de su comercio por otras rutas, los efectos para las economías que dependen del traspaso comercial por esa zona, como Singapur, pueden ser devastadores; en tanto, países como Myanmar, Laos o Cambodia.

Otro importante punto de fricción es el polémico Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) que pretende conectar la región de Xinjiang, en China, con el puerto de Gwadar, pasando a través de Cachemira. Sobre el proyecto, EE.UU. e India han expresado su desacuerdo debido a que CPEC está diseñado para pasar por un territorio en disputa. Para India, constituye una violación que el Corredor transite por un área que considera ilegalmente ocupada por Pakistán. Además, ambos opinan que el corredor permitirá un incremento de la presencia militar china en el Océano Índico, un hecho que atenta contra los intereses indios y estadounidenses en la región. En este escenario, la consolidación de la asociación estratégica Beijing-Islamabad es interpretada por India como una amenaza directa a su seguridad nacional. La cooperación sino-pakistani, que se centró durante los primeros años en materia de defensa, se profundizó con la puesta en práctica de numerosas iniciativas para fortalecer el componente económico, el comercio y la inversión. El CPEC, por ejemplo, coloca a China en una posición muy ventajosa en la región, al garantizarle facilidades para el comercio con los países de Asia Sur, en detrimento de los intereses indios.

Esto, sin dudas tiene gran influencia en la consecución de la Ruta Marítima impulsada desde BRI. La ruta marítima consolida el proyecto chino a partir de la creación de un importante sistema de puertos desde Pekín a través del Mar del Sur de China, el Estrecho de Malaca, el Océano Índico, la India, Kenya, el Mar Rojo, el Canal de Suez y el Mar Mediterráneo. Se trata de un enlace comercial entre China y Europa, que pase por un sistema de libre acceso a los puertos y a la que a la vez se pueda acceder por tierra a partir de un potente sistema de infraestructura desarrollado en el cinturón económico a partir de los corredores terrestres.

De manera general, la lógica de la ruta marítima está, por una parte, muy relacionada con un fuerte nivel de interrelación con las conexiones por tierra y, por otro lado, tiene que ver con una cuestión de seguridad para China. El funcionamiento de la economía china es muy dependiente de importaciones (fuentes de energía y materias primas) y exportaciones de larga distancia que pasan en muchos casos por rutas que no controlan. Esto genera vulnerabilidades estratégicas para China, si algunos puntos estratégicos, como el estrecho de Malaca, quedasen cerrados para las importaciones y las exportaciones.

En un artículo publicado por la revista de política internacional *The Diplomat*, la estudiosa Shannon Tiezzi, considera que la “ruta de la seda marítima” no sería otra cosa que un “intento de darle un nuevo nombre” a una iniciativa vieja de China, llamada “collar de perlas”ⁱ, un sistema de puertos en los países “amigos” que habría rodeado la India, garantizando a las flotas chinas atracaderos seguros a lo largo de la ruta entre Asia y Europa.

Es importante señalar que China recibe enormes cantidades de hidrocarburos árabes, persas, sudaneses, nigerianos, etc.ⁱⁱ a través de las rutas marítimas que se extienden desde el Golfo Pérsico y el Mar Rojo y atraviesan todo el Océano Índico hasta sus puertos. De ahí que quien controle el Índico, tiene en sus manos una parte fundamental del control de la economía china.

Es por ello que, el llamado “collar de perlas” es esencial en la estrategia china con el objetivo de descongestionar estas rutas comerciales y diversificarlas a través del establecimiento de diversos “puertos cálidos” (por ejemplo, en Pakistán, Bangladesh o Myanmar), como alternativas para acceder a territorio chino a través de corredores terrestres.

China tiene la particularidad de que podría acceder tanto al Golfo Pérsico como al Océano Índico por tierra si el entorno geopolítico de las rutas estuviese estable. Sin embargo, son disímiles las inestabilidades territoriales cultivadasⁱⁱⁱ. De ese modo, el “gigante asiático” se ha visto forzado a sortear estos obstáculos a partir del comercio por mar, estableciendo enclaves seguros en el Índico y corredores comerciales terrestres para acceder a su territorio, diversificando su suministro, y aliviando así la enorme densidad de su flujo comercial en Malaca.

La Ruta Marítima también significa buscar la salida al mar, específicamente al Índico^{iv}, de los países centroasiáticos a través de Irán, Afganistán, Pakistán y la India, lo cual resultaría altamente provechoso en una situación de alianza estratégica o cooperación como propone el proyecto chino o en el marco de la OCS, al que en 2015 también se incorporaron India y Pakistán. De ahí que para Rusia esto tiene un valor estratégico por cuanto sería la manera de conectar su proyecto euroasiático a través de su área de influencia determinada por los países centroasiático, con el mar.

De manera general, durante el siglo XXI, el sistema de alianzas en Asia Sur ha tenido modificaciones. Mientras las relaciones sino-pakistaníes se profundizaron, la India y EE.UU. desarrollaron una asociación estratégica. En el caso de Rusia, esta continuó manteniendo buenas relaciones con su aliado histórico, el gobierno en Nueva Delhi. Sin embargo, desde finales de la primera década del siglo, sus relaciones con Pakistán mejoraron considerablemente. El conflicto indo-pakistaní influyó en sus alianzas con terceros, pues ambos han buscado en potencias extrarregionales el apoyo para fortalecerse en los aspectos económico y militar, y de esta forma, garantizar un aliado que respalde su posición en el plano internacional ante una posible confrontación.

Sin dudas el despliegue de ambos proyectos tendrá un impacto en la reconfiguración del comercio mundial. Ambos proyectos persiguen la orientación de las infraestructuras de los países receptores hacia China o Japón, provocando con ello que sea más beneficioso para el resto de países comerciar con estas dos potencias. Consecuentemente, una parte importante de los flujos comerciales de los países receptores debe orientarse cada vez más hacia estos u otros países geográficamente cercanos como Corea del Sur o los miembros de la ASEAN. Si a esto se le añade que el comercio entre todas las partes involucradas, ya sea de China o de Japón con países africanos, mesorientales o europeos, aumenta tendencialmente en términos absolutos y

relativos; el resultado es que los flujos trasatlánticos y transpacíficos deben disminuir en pos de los euro-asiático-africanos.

Dicho escenario cambia la correlación de fuerzas a nivel global. Las ciudades, países o regiones que se benefician de la actual distribución del comercio mundial pueden verse afectadas seriamente; y, por el contrario, antiguas zonas deprimidas o desfavorecidas pueden tener un impulso económico sin precedentes (como sería en el caso de los países africanos). Ello llevaría indefectiblemente a un cambio en la división internacional del trabajo, en la que los países más favorecidos por BRI y FOIP accedan (o se mantengan, en el caso de Japón) a los niveles superiores de las cadenas de valores.

Por supuesto, dichas transformaciones repercuten en la esfera de la seguridad. Una mayor concentración comercial en las áreas afectadas por BRI y FOIP, ha conllevado a una mayor presencia militar de ambos países tanto en el Océano Índico, el Mar Árabe como en el Golfo de Adén. De mantenerse esa tendencia, tanto China como Japón penetrarán paulatinamente en áreas de influencia de EE.UU. y las potencias europeas, lo cual significará una agudización de las contradicciones entre todas esas potencias por el reparto económico, y posiblemente territorial, del mundo.

Sin embargo, a pesar de estos escenarios negativos, más que todo propiciados por la competencia entre estos proyectos, su proyección internacional es menos invasiva que la lógica colonial que han tenido los actores tradicionales hacia el llamado Sur Global. Muchos expertos sugieren que, a pesar de las amenazas, esta también es una relación positiva: Ha habido un crecimiento de las infraestructuras y de las comunicaciones nunca visto en Asia y África, mientras que América comienza a mirar cada vez más hacia el Pacífico. A diferencia de las potencias coloniales, tanto China como Japón ven a la población receptora de sus proyectos como potenciales consumidores.

A partir de la comparación con Europa, Antumi Toasijé, historiador y activista panafricanista español, considera que la neocolonización de China no es tal, ya que las estimaciones de lo que reporta, por ejemplo, el comercio francés al pueblo africano, se sitúan en torno al 7%; mientras que en el caso de China llegan a un 37%. Gran parte de la crítica que se le hace a China está mediatizada por los intereses europeos, especialmente franceses. Para ser un país colonizador hay que tener un esquema de pensamiento concreto, que China no tiene. La relación histórica entre China y África es desconocida para muchas personas afrodescendientes: "China fue uno de los países que más apoyó las independencias africanas y esto generó un gran respaldo económico y militar a movimientos de liberación africanos." (Pandiella, 2020).

Alejandro Godoy, experto en geopolítica de Asia y magíster de asuntos internacionales de la Universidad de Columbia considera que para ver el interés de China en África hay que remitirse al año 1955, cuando se produjo la famosa Conferencia Afroasiática de Bandung, en Indonesia, el cual fue un movimiento de países no-alineados, que estrecharon los lazos en dos lugares que habían sido dominados por Europa. Esta conferencia fue el preámbulo de décadas de inversión china en África.

Según Stephen Paduano en su artículo en Council on Foreign Affairs, la relación sino-africana se hace necesaria, en un momento en el que, tras la Covid-19, es vital más cooperación internacional. El Banco Mundial proyecta que las economías subsaharianas se contraerán un 5.1% por ciento en 2020, y será la primera recesión continental de los últimos 25 años. Unas proyecciones que hacen que funcionarios africanos sigan solicitando unión internacional para que sus países puedan superar la tormenta. (Pandiella, 2020).

Por el otro lado, a la narrativa de la invasión y el racismo se complementa con el fin de retener y devorar los recursos que están en la base de su ascenso como potencia más emergente del siglo XXI. A Beijing le interesa que el impacto de la Covid-19 sea mínimo en África. La deuda acumulada del continente con China ronda los 145.000 millones de dólares. Un informe de la consultora McKinsey publicado en 2017 cifraba ya entonces en 10 000 las empresas chinas en territorio africano, de las que el 90% eran de capital privado. Beijing compra mucha materia prima, sobre todo combustible, de sus socios africanos, y estos mantienen lógicamente unos fuertes vínculos de exportación.

En ese sentido, Hangwei Li, experta en las relaciones China-África de la SOAS University of London explica que cuando se habla de la dependencia, muchos argumentan que los países africanos son muy dependientes de la ayuda y los donantes chinos, sin embargo, por otro lado, muchas empresas chinas son muy dependientes de África, de sus recursos, energía, materiales, tierra y mano de obra relativamente barata. (Gutiérrez, 2020).

En el caso de Japón sucede algo similar. Japón en África ha apostado por la cooperación. Además, el comercio japonés se encuentra distribuido de manera tal que disminuye el riesgo de dependencia comercial con respecto a un solo actor o rubro exportable.

Respecto de la imagen de las mercancías japonesas, estas se distinguen en calidad/excelencia, diseño atractivo y seguridad, siendo la primera la mejor posicionada. Esto demuestra el alto grado de respetabilidad y credibilidad alcanzado por Japón en los países de la región, así como el valor a su contribución. Su inversión se distingue por ser de calidad y sostenible, dos conceptos muy necesarios en los países receptores de la ayuda, por cuanto garantizan el desarrollo sostenible y no la explotación indiscriminada de sus recursos.

África Subsahariana en la lógica del Indo-Pacífico

Las subregiones africanas colindantes con el Océano Índico se han convertido en importantes enclaves estratégicos, no solo por su posición geográfica sino también por los recursos naturales disponibles, principalmente gas, petróleo y tierras raras. El desarrollo de estas industrias y sus potencialidades han llamado la atención de los más diversos actores internacionales, por lo que hay una marcada influencia de intereses extranjeros, incluidos los japoneses. Por solo citar un par de casos, se encuentran el descubrimiento de petróleo en el Lago Alberto (Uganda) o los recursos gasíferos en la costa y el Canal de Mozambique (que estuvieron incluso en las tensiones tras del golpe de Estado, en Madagascar, en 2009).

El primer caso, Uganda, es un país que pertenece al Corredor Norte del África Oriental. En este país se realizó el descubrimiento de petróleo por parte de la empresa británica Tullow Oil, una de las compañías con más licitaciones en el continente africano y con proyectos de exploración en Tanzania, Kenia, Etiopía y Madagascar. Este hallazgo revalorizó la región del África Oriental. Dicha transnacional vendió dos tercios de los hallazgos a la Total SA (francesa) y a la China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) por 2.9 mil millones de dólares.

En el Parlamento ugandés se estuvo discutiendo una ley sobre el petróleo y se estuvieron negociando las licitaciones con las empresas extractoras como la Total, la CNOOC y la Tullow Oil que son las tres principales operarias, además de la construcción de las infraestructuras necesarias para esta industria. Las tres compañías adquirieron licencias para 10 de las 21 áreas que han sido exploradas. Finalmente, el gobierno de Uganda entregó una licencia de producción petrolera a la CNOOC, empresa que tendrá que invertir más de 2.000 millones de dólares en el proceso de producción (Xinhua , 2013). El inicio de la explotación estaba previsto para el 2017-2018 con un ritmo diario de 60 mil barriles diarios.

Dentro del negocio también han entrado otros actores como empresas rusas y surcoreanas principalmente para el desarrollo de las infraestructuras necesarias. El gobierno ugandés admitió los proyectos presentados por el consorcio ruso Rostec y el consorcio surcoreano liderado por la empresa SK Energy para la construcción de una refinería de petróleo y su puesta en funcionamiento. Los gastos de capital en la construcción de la primera refinería de petróleo serán de 3 mil millones de dólares. Esta cantidad incluye también los costos de la construcción del gasoducto de 205 kilómetros hacia la capital ugandesa: Kampala (Rostec, 2014).

Además, se tiene proyectado construir un oleoducto a través del territorio ugandés, para conectarlo con los ya existentes en Kenia, por donde saldrá al mar. El oleoducto tendrá una longitud de 1500 km desde el distrito de Hoima en Uganda pasando por la región de Lokichar en Kenia hasta el puerto de Lamu (Malingha Doya & Rascouet , 2015), creándose así toda una infraestructura que permitirá también extraer el petróleo descubierto en Kenia en 2010, así como previsiblemente el petróleo de Sudán del Sur con otro oleoducto preconcebido que saldría también por el puerto de Lamu. Está igualmente, el proyecto de una refinería con capacidad para 60.000 barriles diarios. Se deben construir carreteras de acceso, pistas de aterrizajes e instalaciones de diferentes tipos. Entre estas obras, destaca la carretera entre el pueblo de Ikamiro al de Buhuka Parish, así como un oleoducto de 50km desde Buhuka hasta la zona de Kabaale, donde debe estar la refinería. Toda esta etapa constructiva previa debía estar concluida para el 2017 (BBC, 2013).

Con respecto al Canal de Mozambique y la situación política en Madagascar, se plantea que la crisis política generada en ese país a partir de 2009 también puede analizarse desde un enfoque geoestratégico, cuando se señala que la misma fue la expresión de las contradicciones de los intereses petroleros por parte de EE.UU y de Francia, en torno al Canal de Mozambique^v. Se llegó a plantear que el petróleo y el gas en Mozambique y en las islas del Canal son la clave

detrás de esta crisis. Por dicho Canal transita, además, una buena parte del petróleo que se exporta e importa desde el resto del África Subsahariana en dirección a EE.UU. o Asia.

Las posesiones francesas en la zona del Canal^{vi} aumentaron su valor estratégico debido a los recursos de hidrocarburos que se estaban descubriendo por dicha área. El gobierno galo ofreció varios permisos para que se realizaran obras de perforación a grandes profundidades, en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) que posee en la isla de Juan de Nova y había dado licencias de exploración para otros bloques en el área. En varias oportunidades, el entonces presidente de Madagascar, Marc Ravalomanana, defendió los derechos malgaches sobre el conjunto de las islas del Canal de Mozambique durante varios de sus discursos en las Naciones Unidas en 2006, 2007 y 2008. Madagascar también había establecido su ZEE de 200 millas náuticas que incluía partes de la ZEE instaurada por Francia. Los posicionamientos antagónicos eran evidentes.

Los análisis que también apoyan los argumentos sobre el papel de Francia en la crisis son respaldados por Thomas Deltombe quien plantea que las contradicciones de los intereses geopolíticos sobre la “Gran Isla” (Madagascar) fueron los que fomentaron el golpe de Estado (Deltombe, 2012). Este autor señala que Francia apoyaba la “retirada” de Ravalomanana debido a que este amenazó los intereses económicos franceses en el país, especialmente la explotación de las concesiones francesas de petróleo ya establecidas en la parte sur de Madagascar. Thomas Deltombe plantea que el grupo industrial Bolloré^{vii} y la petrolera francesa Total estaban decepcionados por las medidas del gobierno de Ravalomanana (Ibídem).

Estos ejemplos indican los intereses foráneos que confluyen y se concentran en torno al Océano Índico, y que guardan relación con las potencialidades económicas de estos países ribereños. En este sentido, Japón se ha insertado con la estrategia de fomentar infraestructuras de calidad que ayuden a una mayor y mejor conectividad entre estos países que les permitan exportar sus materias primas e importar otros productos. También se ha propuesto adoptar iniciativas que fomenten la estabilidad política en el área.

La necesidad de suministro de petróleo por parte de Japón fue uno de los factores que llevó al país a un primer acercamiento a África en la década de 1970. Desde 1972 y hasta 1991 la asistencia para el desarrollo por parte de Japón al continente se incrementó de 5 millones a 900 millones. (Cogan, 2020). Tras la creación en 1993 de la Conferencia Internacional de Tokio sobre el Desarrollo Africano (TICAD), Japón ha venido incrementando sus intereses en África a través de una política bien intencionada y proactiva, que se combina de manera coherente y armónica con su concepto del Indo-Pacífico. Por lo tanto, en esta proyección estratégica de Japón, África no ha dejado de desempeñar un rol fundamental.

Sin embargo, a pesar de estas cifras millonarias y el establecimiento de la TICAD – el primer mecanismo multilateral de un país asiático con África – en las próximas décadas, la presencia de China comenzaría a opacar a la japonesa en este continente. China, desde que lazó, en el año 2000, el Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC), su presencia política-diplomática, económica-comercial y de inversiones, se ha incrementado exponencialmente. China se ha convertido en el principal inversor extranjero: uno de cada cinco proyectos de infraestructura en

África tiene capital chino. En término de inversión extranjera China tenía 43 mil millones contra 9 mil millones por la parte japonesa. En ese mismo año, a raíz de la Cumbre de la FOCAC, China prometió invertir 60 mil millones más, mientras que Japón contribuiría con 30 mil millones. Para las compañías japonesas todavía el clima de negocios en África no es muy estable y muchas áreas carecen de la conectividad necesaria (Cogan, 2020).

A pesar de estos retos y en consonancia con FOIP, Japón han impulsado varios proyectos concentrados precisamente en los países de las subregiones del África Oriental y Meridional con costas en el Océano Índico o de aquellos países interiores -landlocked- cuyo comercio exterior dependen de los puertos ubicados en estas riberas.

De los diez mayores receptores de Asistencia Oficial al Desarrollo (AOD) de Japón en África, los tres primeros lugares corresponden a las subregiones del África Oriental (Tanzania y Kenya) y al África Meridional (Mozambique). Estos tres países son los más importantes por estar enclavados directamente en el Océano Índico. Les siguen Uganda y Zambia, que son dos países interiores cuyo comercio exterior depende de las infraestructuras portuarias localizadas en Kenya y Mozambique respectivamente. En esa lista se encuentran además Ruanda con 27.40 millones, Malawi con 20.52 y Zimbabue con 15.05 millones, todos estos también países interiores (Anexo 1) (Japan Ministry of Foreign Affairs, 2017).

La entidad principal nipona responsable de la implementación de estas políticas es su Agencia para la Cooperación Internacional (Japan International Cooperation Agency, JICA). Esta agencia tiene oficinas en varios países africanos, las cuales también sirven como nodos para varios actores, como las ONGs, los gobiernos locales, las universidades y centros de investigación (Ibídem). A través de JICA, Japón se ha insertado con varias iniciativas de investigación, cooperación técnica y en proyectos de inversión concretos en los principales corredores de esta parte de África Subsahariana.

Estos programas que buscan fomentar la conectividad física entre los países, están concentrados en tres corredores fundamentales, en torno a los puertos de Mombasa (Kenya) y Nacala (Mozambique) que son las mayores terminales portuarias de esta parte de África, así como en el de Toamasina (Madagascar): el Corredor Norte del África Oriental (East Africa Northern Corridor), el Corredor de Nacala (Nacala Corridor) y el Puerto de Toamasina en Madagascar.

Japón y el Corredor Norte del África Oriental

El Corredor Norte del África del Este consiste en un conjunto de infraestructuras de transporte que conectan las economías de países mediterráneos como Uganda, Ruanda, Burundi y las respectivas zonas fronterizas que tienen con la República Democrática del Congo, con el puerto de Mombasa, pasando por Kampala (capital de Uganda) y Nairobi (capital de Kenya). Este puerto es el más grande de la subregión y se ha convertido en un hub para la distribución de mercancías en el área. En los últimos años, ha experimentado un incremento del volumen de

mercancías en un 20% anual, siendo las importaciones mucho más numerosas que el volumen de las exportaciones (JICA, 2017).

El primer Proyecto de Desarrollo del Puerto de Mombasa (Mombasa Port Development Project) comenzó en marzo de 2012 con la ayuda de JICA y terminó en 2015. JICA se encontraba implementado el Proyecto para el Fortalecimiento de las Capacidades para el Mantenimiento de las Carreteras, en su fase 3 (Project for Strengthening of Capacity on Road Maintenance) por el período 2016-2019, como parte de su cooperación técnica con Kenya. Para este proyecto en particular se había firmado desde junio de 2012, un préstamo por el valor de 27 691 millones de yenes (JICA, 2017).

Para atender el creciente volumen de mercancías, en febrero de 2016, y de nuevo con apoyo de JICA, se construyeron tres nuevos atracaderos. En septiembre, se completó una nueva terminal de contenedores, que incrementó su capacidad a 1.5 millones de toneladas. De esta forma, el puerto de Mombasa ya se había convertido en la terminal portuaria más grande entre Durban (Sudáfrica) y Port Said (Egipto) en toda la ribera oriental del continente (Ibídem).

En noviembre de 2016, JICA organizó en Nairobi un seminario sobre la implementación del llamado Plan Maestro (Northern Corridor Master Plan) para impulsar el crecimiento sostenible y el desarrollo industrial de la subregión del África Oriental. En su momento, los funcionarios kenyanos y ugandeses presentes explicaron los pasos para su aprobación por parte de sus respectivos gobiernos. Con la futura ampliación del puerto y el mejoramiento de la red de infraestructuras conexas se perseguía aliviar la congestión del tráfico comercial concentrado en las capitales. Según datos oficiales de las autoridades portuarias de Kenya, el puerto de Mombasa registró un crecimiento del 12% en los primeros seis meses de 2017, lo que se atribuyó a la terminación de la segunda terminal de contenedores (JICA, 2017).

En julio de 2017, Japón otorgó un nuevo préstamo de 12 466 millones de yenes, al gobierno de Kenya, a través de los fondos de AOD, para la segunda fase de construcción de las carreteras (Mombasa Port Area Road Development Project II) hacia la terminal de contenedores del puerto de Mombasa, así como la construcción de una circunvalación en la parte sur de la ciudad de Mombasa (Mombasa Southern Bypass) en Dongo Kundu (Ibídem).

La ampliación de las infraestructuras de transporte en esta ZEE, incrementará la transportación de carga desde y hacia el puerto, procedente del Corredor del Norte del África Oriental, que hasta la fecha estaban colapsadas por el mal estado de las vías y el tráfico creciente. También tiene el propósito de reducir el tiempo de traslado de las mercancías con destino a Tanzania que se realiza a través de un ferry que cruza el puerto hacia el sur. Con el proyecto se construirán además nuevas carreteras y puentes que permitirán incrementar el flujo de mercancías desde y hacia Tanzania (Ibídem).

El puente más importante es el llamado Mombasa Gate Bridge (MGB o Likoni Bridge) cuya construcción comenzará en 2021. El objetivo del proyecto es reducir la congestión del tráfico dentro de la isla de Mombasa y desarrollar la costa sur (Área de Likoni) construyendo un puente

que cruza el Canal de Likoni con una extensión de 1 300 m. Hasta el momento, los ferry son el principal medio de transporte que conecta ambas orillas del canal sur de entrada al puerto. El proyecto tiene un costo total de 80 mil millones de shillings (771 millones de dólares), de los cuales, 450 millones dólares fueron garantizados por un préstamo de JICA reembolsable en 28 años. De ellos, entre 9.4 y 12 mil millones serán destinados al programa de reasentamiento (Resettlement Action Plan) de las comunidades por las que pase todo el sistema de carreteras de acceso al puente: alrededor de 1200 edificios residenciales y 833 comerciales (Ibídem).

En octubre de 2017, la segunda fase del proyecto para incrementar la capacidad de la terminal de contenedores del puerto a un millón de toneladas recibió un impulso por parte de Japón, al recibirse los primeros 340 millones de yenes. La nueva terminal se construiría en el Puerto de Kilindini (la principal área dentro del Puerto de Mombasa), y será capaz de recibir a los súper contenedores Panamax de 20 mil toneladas y a los Post Panamax de 60 mil toneladas. La fecha de construcción comenzaría en enero de 2018 (Global Construction Review, 2017).

Japón ha incrementado sus préstamos a Kenya en un 162%, al pasar de 503 millones de dólares en junio de 2018 a 1.3 mil millones en junio de 2019 (Mbabazi, 2019). De esta manera, en los últimos años, Kenya ha gozado de un crecimiento económico sostenido y en gran medida se ha debido a estos programas de inversiones millonarios, a los que se suman también los que tiene China por su parte.

Sin embargo, el comercio entre Japón y Kenya ha mostrado un fuerte desbalance en detrimento del país africano. Las exportaciones de Kenya hacia Japón consisten en flores, té, café, filetes de pescado, tabaco, sisal y fibras textiles, las cuales totalizan unos 6 mil millones de shillings. Mientras, las importaciones procedentes de Japón consisten en vehículos de segunda mano, camiones, acero y maquinarias, por un valor de 80.7 mil millones de shillings. Para hacer frente a este desbalance comercial, el presidente keniano, Uhuru Kenyatta, ha planteado la necesidad de exportar más flores al mercado nipón, la posibilidad de establecer vuelos directos entre Nairobi y Tokyo, así como las garantías de derecho de aterrizaje en el Aeropuerto Internacional de Haneda en Tokyo (Current Affairs Correspondent Africa, 2019). Persiste la voluntad política de ambas partes en continuar fortaleciendo los vínculos comerciales y los programas de desarrollo socioeconómico en el país con créditos japoneses.

Japón y el Corredor de Nacala: centro en Mozambique

El Corredor de Nacala fue creado durante la administración portuguesa en Mozambique, y se correspondía con la lógica de la llamada economía de línea de la época colonial: la conexión directa entre las zonas productivas (incluidas las de Malawi) y los puertos, que era además controlada por el Nacala Port and Northern Railway y por el Malawian Railway System. Durante la guerra civil que afectó a Mozambique (1975-1992), esta infraestructura quedó devastada y las inversiones no llegaban a las zonas del norte del país. Las exportaciones de carbón de las minas ubicadas en la Provincia de Tete, en la zona más occidental, tenían que salir a través del puerto de Beira en la Provincia de Sofala, en el centro de Mozambique.

A pesar de su privatización en 2005, sus operadores no habían logrado atraer suficientes fondos para su rehabilitación. No fue hasta la segunda década de los años 2000 que, con el dinamismo de los vínculos con las economías asiáticas, esta región comenzó a llamar la atención y cada vez más, un mayor número de busques pasaron a utilizar el puerto de Nacala.

En lo que respecta a Japón, a través de JICA y el Banco Africano de Desarrollo se decidió cofinanciar varios tramos de carreteras entre Nampula-Cuamba y entre Lichinga-Montepuez, así como otros proyectos de financiamiento para conectar la carretera hacia Cuamba con el lado de Malawi (JICA, 2011). En este sentido, el gobierno de Mozambique solicitó asistencia para la adopción de las estrategias para el desarrollo del Corredor de Nacala. El propósito del proyecto es formular una estrategia apropiada de desarrollo. Entre los objetivos generales de esta colaboración se encuentran: fortalecer el crecimiento económico, promover el desarrollo sostenible, seguir atrayendo la inversión extranjera privada y el manejo oportuno de los recursos. Para ello, se están implementando diferentes actividades relacionadas con mapas topográficos, estudios de factibilidad y colección de datos socioeconómicos de las áreas en torno al Corredor, pero también de los países circundantes, etc. Para ello, se ha desplegado un equipo de 37 especialistas de JICA que atienden un amplio número de áreas y sectores (Ibídem). De esta manera, también Japón se ha hecho presente en este importante hub económico en torno a Nacala en Mozambique.

Japón y el desarrollo del Puerto de Toamasina

Enclava en la parte sudoeste del Océano Índico, la Gran Isla de Madagascar, reviste una significativa importancia estratégica, y por supuesto, no podía escapar de la perspectiva de FOIP.

Desde 2017, JICA estuvo trabajando en Madagascar en los estudios de factibilidad para la implementación de varios proyectos, los cuales incluyen la ampliación del Puerto de Toamasina y las carreteras que lo conectan con la capital, Antananarivo. Este es el puerto comercial más grande de Madagascar, por el cual transita el 75% del volumen de mercancías doméstico y más del 90% de las exportaciones (JICA, 2017). Sin embargo, su capacidad no había podido ser incrementada debido al deterioro de sus infraestructuras que limitan el tamaño de los buques contenedores y la capacidad de almacenamiento del puerto. Al mismo tiempo, JICA estaba llevando a cabo, desde enero de 2017, el proyecto de cooperación técnica para el desarrollo urbanístico en torno a Antananarivo y Toamasina.

Finalmente, el 23 de abril de 2018 se realizó la ceremonia de inauguración del Proyecto de Desarrollo del Puerto de Toamasina. En la ceremonia estuvieron presentes el presidente malgache, Hery Rajaonarimampianina, así como Ichiro Ogasawara, Embajador de Japón y Hironobu Murakami, Jefe de la Oficina de JICA en Madagascar. El proyecto de ampliación es respaldado por un préstamo de JICA al gobierno, por un valor de 45 214 millones de yenes, siendo esta la cifra más grande ofrecida por Japón en material de AOD a la Gran Isla, convirtiéndose en uno de los principales donantes. Su culminación está prevista para el 2026 (JICA, 2018).

En septiembre de 2019, se realizó un nuevo préstamo por parte de JICA por un valor de 2 596 millones de yenes para la reconstrucción y ampliación de la carretera Antananarivo-Toamasina. Con este convenio se van a remplazar dos puentes en mal estado y ampliar la vía en dos carriles, para favorecer el trasiego de mercancías. Este otro proyecto de mejoramiento de la infraestructura de transporte está en correspondencia con las perspectivas de ampliación del Puerto de Toamasina y con el hecho de que para el 2035 se prevé que el volumen de mercancía desde el puerto se cuadruplique (JICA & Ministry of Regional Development, Building, Housing and Public Works Government of the Republic of Madagascar, 2019).

Los ejemplos expresados hasta el momento, indican la proyección estratégica de Japón hacia los países africanos. La mayoría de estos proyectos se encuentran en fase de estudio o ejecución y ya algunos han concluido. También hay que mencionar que en estos mismos corredores confluyen intereses chinos, como parte de su iniciativa BRI, pero también de inversores europeos y de otras instituciones financieras internacionales. Todos ellos se insertan también en las estrategias subregionales y continentales de integración económica como la implementación del Área de Libre Comercio Continental de la Unión Africana. Sin embargo, los problemas de seguridad generados por crisis políticas internas, las acciones terroristas, así como la piratería, atentan contra la integridad de estos proyectos.

El papel de Japón en la seguridad marítima del Océano Índico

Una mayor presencia de inversiones, proyectos de infraestructuras, así como de nacionales japoneses en la costa oriental de África, cambia radicalmente la percepción de Japón acerca de la seguridad regional. Esta área, que anteriormente se consideraba “periférica” o de poca importancia dentro de la política exterior japonesa, comienza a requerir mayores esfuerzos y una mayor intervención del Estado nipón en la consecución de sus objetivos de política exterior. Las recientes ediciones de TICAD en 2016 y 2019 son ejemplo de la voluntad política que la anterior administración de Shinzo Abe (2012-2020) demostró en sus relaciones con África.

Sin embargo, la presencia militar japonesa en la costa oriental de África no puede equipararse con la de otros actores internacionales debido a que, a pesar de la importancia que ha ganado recientemente, la región no figura aun entre las prioridades de seguridad para el aparato militar nipón. En ese sentido, resulta materialmente improbable que las Fuerzas de Autodefensa de Japón sostengan una presencia militar constante en el área (con la excepción de la base marítima de Djiboutí), pues deben priorizar otras regiones más críticas como el Mar del Este de China, el Mar del Sur de China y el Estrecho de Malaca. Ello se ha puesto de manifiesto en que los ejercicios militares de las JSDF no se han extendido hacia el Océano Índico Occidental: en 2018, Japón realizó su mayor ejercicio militar, el “Despliegue Indo-Pacífico”, que abarcó ejercicios con más de 7 países, pero ninguno africano (Japan Ministry of Defense, 2019, p. 390).

Japón ha aumentado su participación en la seguridad marítima regional. El ejemplo más significativo son las operaciones antipiratería a partir de la base naval de Djiboutí. Desde su creación en 2009 hasta mayo de 2019, 4 005 buques habían sido escoltados y las JSDF se habían involucrado en más de 14 000 acciones antipiratería. Las operaciones de las JSDF

representaron cerca del 80% del total de actividades internacionales en el Golfo de Adén²⁰⁷, lo que evidenció el acaparamiento de las actividades de este tipo por las fuerzas armadas niponas.

La base japonesa de Djiboutí, única de las JSDF en ultramar, ha complejizado sus operaciones y componentes desde su fundación. En la actualidad posee un Grupo de Combate de Superficie (un destructor), un Grupo Aéreo de Monitoreo (dos aviones P-3C de reconocimiento), un Grupo de Apoyo Terrestre y una Unidad de Transporte Aéreo. Asimismo, sus funciones abarcan desde la escolta de buques civiles, la “defensa de zona” de un espacio territorial fijo y el patrullaje aéreo, siendo Japón el único país del mundo que realiza todas esas actividades de manera conjunta (Japan Ministry of Defense, 2019, p. 388). Como resultado de estas acciones, el número de ataques piratas se ha mantenido relativamente bajo desde el año 2013 (Anexo 3) (Hernández Hernández, 2020, p. 65).

A partir de 2016, y como resultado un mayor nivel de diálogo político con los países africanos, Japón comenzó sus primeros diálogos de seguridad con los Estados de la costa oriental del continente. No obstante, estos solo se han realizado de forma periódica con Djiboutí (debido a la presencia de la base naval) en los años 2016, 2017, 2018 y 2019 (Japan Ministry of Defense, 2019, p. 526).

No obstante, Japón continúa con su política de contribuir con la seguridad marítima en estas regiones africanas, ya sea a través de su presencia militar como en la formación de las capacidades de las autoridades locales y la asistencia de tecnología militar. La consumación de todas estas políticas de seguridad en las zonas afectadas por la tradicional piratería africana ha posibilitado, desde el 2016, el descenso vertiginoso de los ataques e intentos de ataques por parte de los llamados piratas somalíes.

Conclusiones

Muchos son los desafíos alrededor de BRI y FOIP. Sin embargo, los retos de los nuevos tiempos parecen ser aún mayores. El cambio climático y sus diferentes manifestaciones, constituyen una de las principales amenazas a la existencia de la humanidad. Así también sucede con las pandemias, como es el caso de la Covid-19. Tanto China como Japón han apoyado en la lucha por el manejo de la crisis y sobre todo en aquellos países donde la situación ha sido más crítica, demostrando un nivel de compromiso y articulación regional, más allá de las lógicas BRI o indo-pacífico, pero sin lugar a dudas impulsados desde el centro de estas iniciativas. Sin embargo, se ha percibido la incapacidad de los actores del occidente tradicional, no solo de manejar la crisis internamente sino de apoyar a las economías menos desarrolladas o emergentes en este particular.

La proyección de estos actores asiáticos hacia África se diferencia de la de las potencias europeas y de Estados Unidos. A pesar de sus marcados intereses en el continente, el dinamismo desarrollado en el espacio Indo-Pacífico, incorpora de manera orgánica a los países del este africano como sujetos activos, y no como meros objetos de fuentes de materias primas,

lo cual promueve el desarrollo y el fortalecimiento de sus capacidades. En el caso de Japón sucede algo similar. Japón en África ha apostado por la cooperación. Además, el comercio japonés se encuentra distribuido de manera tal que disminuye el riesgo de dependencia comercial con respecto a un solo actor o rubro exportable.

Esta presencia asiática en el África Subsahariana, contribuye sin dudas a disminuir la tradicional dependencia de estos países a los poderes occidentales y fomenta las capacidades de determinados países de la región – aquellos que se convierten en centros de atracción de las inversiones extranjeras y de los proyectos de infraestructura – y con ello, el impulso a las políticas de integración implementadas por los organismos subregionales africanos y la Unión Africana. Una mayor confluencia de más actores extracontinentales – entre ellos los emergentes, entendidos estos como países que no tuvieron un pasado colonial – podría incrementar las contradicciones geopolíticas por el control de zonas de influencia. Al parecer, la ribera oriental africana – costa del Índico – podría convertirse en una potencial zona de contradicciones entre los intereses de China, India y Japón, de una parte, y de las potencias occidentales por la otra.

Las dinámicas en torno al Indo-Pacífico hacen cada vez más evidentes las complejidades de las relaciones internacionales, frente a consideraciones simplistas que intentan reducir el entramado de vínculos intrarregionales, regionales y mundiales. La constante regeneración de los mismos es resultado de interacciones entre encuentros y desencuentros, continuidades y rupturas que van tejiendo indeteniblemente la trama del acontecer mundial.

Bibliografía

BBC. (13 de septiembre de 2013). China's CNOOC wins \$2bn Uganda oil field contract. 26 de septiembre de 2013. . Obtenido de BBC News: <http://www.bbc.com/news/business-24279582>

Cogan, M. S. (2 de septiembre de 2020). Japan: To beat China in Africa Abe's successor needs to take risks. Obtenido de Current Affairs Correspondent Africa: <https://www.google.com/amp/s/www.theafricareport.com/40170/japan-to-beat-china-in-africa-abes-successor-needs-a-risk-taking-strategy/amp/>

Current Affairs Correspondent Africa (28 de julio de 2019). Japan joins world powers in scramble for African Growth. Disponible en: <https://www.google.com/amp/s/www.beltandroad.news/2019/07/28/japan-joins-world-powers-in-scramble-for-african-growth/amp/>

Deltombe, T. (marzo de 2012). Les fantômes de Madagascar. Obtenido de Le Monde Diplomatique: <http://www.monde-diplomatique.fr/DELTOMBE/>

Gabinete de Japón. (2019). Towards Free and Open Indo-Pacific. Tokyo: Gabinete de Japón.

Global Construction Review. (18 de octubre de 2017). Mombasa port expansion gets \$340m boost from Japan. Obtenido de Global Construction Review:

<https://www.globalconstructionreview.com/news/mombasa-port-expansion-gets-340m-boost-japan/>

Gutiérrez, Ó. (5 de mayo de 2020). China gana la guerra por el relato en África. Obtenido de El País: <https://www.google.com/amp/s/elpais.com/internacional/2020-05-04/china-gana-en-la-guerra-por-el-relato-en-africa.html%3foutputType=amp>

Hernández Hernández, F. M. (2020). Poder Japonés. La Habana: UH.

Hollingsworth, J. (22 de octubre de 2019). Naruhito: Japan's emperor formally proclaims enthronement in centuries-old ceremony. Recuperado el 20 de noviembre de 2019, de CNN: <https://edition.cnn.com/2019/10/21/asia/japan-enthronement-emperor-intl-hnk/index.html>

Japan joins world powers in scramble for African Growth. (28 de julio de 2019). Obtenido de <https://www.google.com/amp/s/www.beltandroad.news/2019/07/28/japan-joins-world-powers-in-scramble-for-african-growth/amp/>

Japan Ministry of Defense. (2019). Defense of Japan 2019. Tokyo.

Japan Ministry of Foreign Affairs. (2017). Japan's International Cooperation 2017. Tokyo: Japan Ministry of Foreign Affairs.

Japan Ministry of Foreign Affairs. (2019). Diplomatic Bluebook 2019. Tokyo: Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón.

JICA & Ministry of Regional Development, Building, Housing and Public Works Government of the Republic of Madagascar. (octubre de 2019). The Project on Master Plan Formulation for Economic Axis of TaToM (Antananarivo-Toamasina, Madagasikara). Obtenido de JICA: https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12340725_01.pdf

JICA. (18 de noviembre de 2011). Outline of the Project. The project for Nacala Corridor Economic Development Strategies in the Republic of Mozambique. Obtenido de JICA: <https://www.jica.go.jp/project/english/mozambique/002/outline/index.htm>

JICA. (26 de enero de 2017). Mombasa Northern Corridor. Obtenido de JICA: Disponible en: https://www.jica.go.jp/english/mobile/news/field/2016/170126_01.html

JICA. (5 de enero de 2017). Press Releases. Obtenido de JICA: https://www.jica.go.jp/english/mobile/news/press/2017/170705_01.html

JICA. (24 de marzo de 2017). Signing of Japanese ODA Loan Agreement with Madagascar: Contributing to the economic growth of Madagascar through the expansion of the Port of Toamasina, the country's largest commercial port. Obtenido de JICA: https://www.jica.go.jp/english/mobile/news/press/2016/170324_01.html

- JICA. (27 de abril de 2018). Japanese ODA Loan for the Toamasina Port Development Project: Long-expected groundbreaking ceremony held in Madagascar . Obtenido de JICA: https://www.jica.go.jp/english/mobile/news/press/2018/180427_05.html
- JICA. (4 de septiembre de 2018). Signing of Grant Agreement with Madagascar: Stimulating trade in the southern African region through construction of bridges between major cities. Obtenido de JICA: www.jica.go.jp/english/mobile/news/press/2019/20190904_31_en.html
- Kibii, E. (2020). How Japan will help sort out Mombasa traffic, open up region. Obtenido de <https://www.google.com/amp/s/www.the-star.co.ke/amp/news/big-read/2020-03-16-how-japan-will-help-sort-out-mombasa-traffic-open-up-region/>
- Kobrinskaya, I. (2019). Rusia y Occidente: ¿hay alguna salida? Obtenido de Anuario CIDOB: https://www.cidob.org/es/publicaciones/serie_de_publicacion/anuario_internacional_cidob/anuario_internacional_cidob_2019_nueva_epoca_perfil_de_pais_cuba
- Le Monde Diplomatique. (marzo de 2012). La France, acteur-clé de la crise malgache. Obtenido de Le Monde Diplomatique: <http://www.monde-diplomatique.fr/DELTOMBE/47470>
- Malingha Doya, D., & Rascouet , A. (10 de agosto de 2015). Kenyan oil-pipeline accord with Uganda paves way for exports. Obtenido de Bloomberg: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-08-10/kenya-uganda-agree-to-build-oil-pipeline-through-kenya-s->
- Mbabazi, E. (2019). Kenya Gets \$450 million loan from Japan for Likoni Bridge Construction. Obtenido de <https://www.google.com/amp/s/kenyanwallstreet.com/kenya-gets-450-million-loan-from-japan-for-likoni-bridge-construction/amp/>
- Mbogo, A. (3 de agosto de 2018). Japan to Finance the Nairobi Rail Flyover Project. Obtenido de <https://kenyanwallstreet.com/japan-to-finance-the-nairobi-rail-flyover-project/>
- Movimiento Mundial por los Bosques Tropicales. (noviembre de 2005). Madagascar: minas de ilmenita a cambio de bosques y gente. Obtenido de <http://wrm.org.uy/oldsite/boletin/99/Madagascar.html>
- Pandiella, L. M. (19 de abril de 2020). ¿Puede el racismo por el Covid-19 romper las relaciones entre China y África? Obtenido de <https://www.google.com/amp/s/amp.france24.com/es/20200419-covid19-racismo-relaciones-china-africa>
- Rakotomalala, L. (14 de octubre de 2013). Crisis política de Madagascar: ¿La luz al final del túnel? Obtenido de Global Voices: <http://es.globalvoicesonline.org/crisis-politica-de-madagascar-la-luz-al-final-del-tunel/>

Rostec. (3 de julio de 2014). El Gobierno de Uganda ha elegido un proyecto de Rostec. Obtenido de Disponible en: <http://rostec.ru/es/media/pressrelease/4513871>

Xinhua . (26 de septiembre de 2013). Uganda emite por primera vez licencia de producción petrolera a CNOOC. Obtenido de <http://spanish.peopledaily.com.cn/31620/8410936.html>

ANEXOS

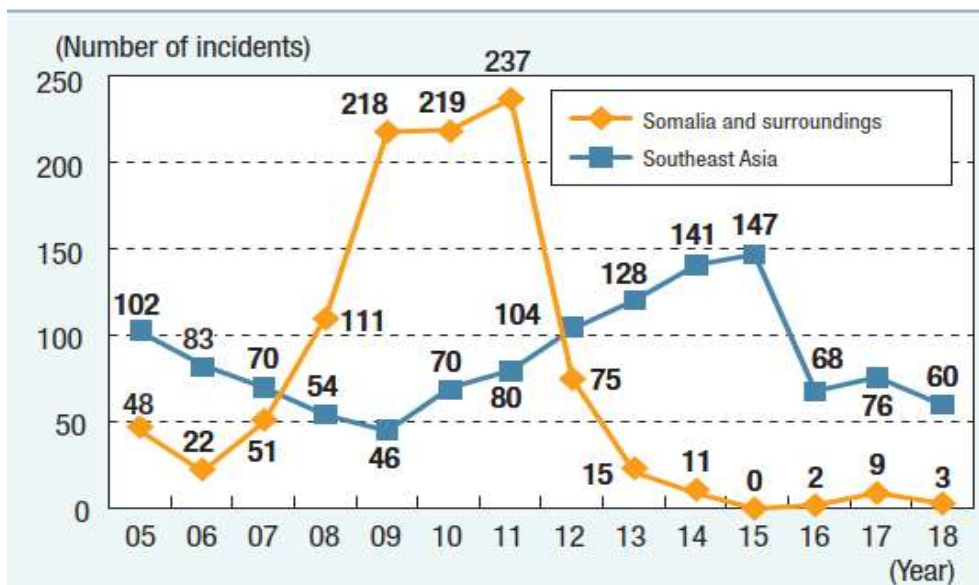
Anexo 1: Los principales 10 países subsaharianos receptores de Ayuda Oficial al Desarrollo de Japón en 2016 (Japan Ministry of Foreign Affairs, 2017)

No	País	Total donaciones	Total préstamos
1	Tanzania	81.58	192.65
2	Kenya	78.48	164
3	Mozambique	59.47	89.47
4	Uganda	42.94	66.84
5	Etiopía	62.61	62.62
6	Rep. Democrática del C.	41.43	41.43
7	Sudán	36.82	36.82
8	Zambia	37.17	38.94
9	Ghana	33.42	33.42
10	Burkina Faso	30.25	30.25

Anexo 2: Mapa de los Corredores de FOIP en África (Gabinete de Japón, 2019)



Anexo 3: Incidentes relacionados con la piratería en Somalia y en el Sudeste Asiático (2005-2018) (Japan Ministry of Defense, 2019, p. 387)



ⁱ La expresión "collar de perlas" fue utilizada por primera vez en un documento interno del Departamento de Defensa de EUA titulado "Energy futures in Asia" (futuros energéticos en Asia). Por su parte, el teniente coronel Pehrson describe el Collar de Perlas como "la manifestación de la creciente influencia geopolítica china a través de sus esfuerzos para incrementar el acceso a puertos y aeródromos, desarrollar relaciones diplomáticas especiales y modernizar las fuerzas militares que se extienden desde el Mar del Sur de China a través del estrecho de Malaca y del Océano Índico, y hacia el Golfo Pérsico".

ⁱⁱ Se trata del espacio que acapara el petróleo que sale por vía marítima del Golfo Pérsico, y el petróleo que llega a través del Mar Rojo (especialmente sudanés), del sudafricano Cabo de Buena Esperanza (especialmente nigeriano y venezolano) y del Mar del Sur de China (especialmente malasio y bruneano).

ⁱⁱⁱ Xinjiang, Tíbet, Cachemira, Waziristán, Baluchistán, Afganistán, Vietnam, Filipinas, a lo que se suman diferencias fronterizas virtualmente con todos los países de la Asean a causa de su reivindicación de soberanía sobre una porción amplia del Mar de China meridional.

^{iv} En este contexto, debe destacarse la importancia geopolítica del Océano Índico. En ese sentido, un punto importante a tener en cuenta en el análisis del itinerario que sigue la Ruta Marítima de la Seda es que a través del Índico se acceden a cuatro "chokepoints" (cuellos de botella, cerrojos o pasos estratégicos) marítimos importantísimos para el comercio internacional: El estrecho de Hormuz (Irán, Omán y Emiratos Árabes Unidos), El estrecho de Malaca (Singapur, Malasia e Indonesia), Bab el-Mandeb (Yibuti, Yemen y Eritrea) y El Canal de Mozambique (espacio marítimo que separa a Mozambique de la isla de Madagascar).

^v En abril de 2012, el Servicio Geológico de EE.UU. publicaba un informe sobre las reservas de petróleo y gas disponibles en el Canal de Mozambique – que abarca geográficamente la costa de Mozambique, una parte del sur de Tanzania, la costa oeste de Madagascar, las islas Seychelles y las islas Comoras.

^{vi} A lo largo del Canal de Mozambique existe un conjunto de islas propiedad de Francia que son parte del distrito de las Islas Dispersas del Océano Índico. Algunas de ellas son reclamadas por el gobierno de Madagascar. Estas islas son: Juan de Nova, Bassas da India, Europa y las Gloriosas. La isla Juan de Nova es un islote de 4,4 km² que forma parte de una ZEE de 61.050 km² y está custodiada por las tropas francesas de la isla de Reunión. Bassas da India es un atolón deshabitado localizado en medio del Canal al igual que la isla Europa de 28 km² de superficie. El archipiélago de 7 km² de Las Gloriosas se sitúa a unos 160 km al noreste de Madagascar y está conformado por la isla Gran Gloriosa, que posee una pista de aterrizaje, la isla de Lys y ocho islotes rocosos deshabitados. Este territorio es también reclamado por Seychelles y las Comoras. Las islas son parte de una ZEE de 48.350 km².

^{vii} El grupo industrial Bolloré, con sede en París, es un emporio que abarca sectores del papel, la energía, las plantaciones y la logística. Tiene amplios intereses en la esfera de los servicios públicos, como los puertos, su negocio más importante en África. Su propietario, Vincent Bolloré, tiene vínculos con el ex presidente francés Nicolás Sarkozy (2007-2012). Posee una red de agencias en las ciudades de Antananarivo, Toamasina y otras.