

# Análisis Semanal



No. 62, 23 de mayo de 2016



## La geopolítica de los puertos en el Mar Árabe

*Sergio I. Moya Mena*

La suspensión de las sanciones económicas que pesaban sobre Irán ha acelerado una serie de dinámicas vinculadas a la reinserción de este país en las relaciones económicas internacionales. Con muchos países europeos se prevé un incremento extraordinario en los volúmenes del comercio y las inversiones. No obstante, el impacto de la reinserción de Irán tiene también efectos concretos en el entorno regio-

nal, especialmente en ámbitos como la geopolítica de los puertos en el Mar Árabe, el desarrollo de la conectividad, y la apertura (*o reapertura*) de rutas comerciales.

El pasado 23 de mayo, los gobiernos de Afganistán, India e Irán suscribieron un histórico acuerdo destinado a impulsar el desarrollo del puerto iraní de Chabahar, que se proyecta desde hace algún tiempo como una promete-

## ::Observatorio de la Política Internacional

dora vía de acceso al Mar Árabe para varios países de Asia Central y la India. El acuerdo se considera como una trascendental decisión estratégica, tanto para la India como para Irán. Ambos países ya habían firmado en 2014 un Memorando de Entendimiento para desarrollar dicho puerto una vez que las sanciones fueran levantadas.

El primer ministro de la India, Narendra Modi, afirmó que su país aportaría una línea de crédito de US\$500 millones de dólares para convertir Chabahar en un *hub* comercial regional.

Además, la India también construirá una línea ferroviaria de 500 km entre Chabahar y Za-

hedan, capital de la provincia iraní de Sistan-Baluchistán, y que podría extenderse hasta Mashhad, ciudad iraní cercana al Mar Caspio. Esta nueva ruta ferroviaria tiene una importancia vital para la India, pues le permitiría vincularse al *North-South Transport Corridor* (NSTC), y establecer conectividad con Rusia y Europa a través de los países bálticos, utilizando una ruta que permitiría ahorrar un 60% del tiempo y un 50% de los costos en comparación con la ruta marítima tradicional de la India a Europa (1).

Para la India, apostar por Chabahar se convierte en un paso muy importante en el marco de su histórica rivalidad con Pakistán, país que no le permite usar su territorio para transportar mercancías. La utilización intensiva del puerto proporcionará a la India conectividad a Afganistán, Irán y Eurasia, esquivando la ruta paquistaní y de paso, balancear la influencia que sobre Pakistán ejerce China, país que también ha acordado con Irán la construcción de un complejo industrial en la Zona Económica Especial del puerto (2).



Chabahar se ubica apenas a 72 km al oeste del puerto paquistaní de Gwadar, desarrollado

como un *joint venture* entre Pakistán y China. Ambos puertos no son sólo puntos de comercio y de tránsito, sino también importantes proyectos geopolíticos. Si la India busca a través de Chabahar llegar a las vías de comunicación terrestre en Asia Central, China planea utilizar el puerto de Gwadar como acceso a los cuerpos de agua que rodean la India.

En cuanto a Irán, una de las principales necesidades del gobierno, en un

## ::Observatorio de la Política Internacional

escenario en el que las sanciones empiezan a ser removidas, es atraer inversiones en el sector de los hidrocarburos. Al respecto, se calcula que el país requiere una inversión estimada entre los US\$135 y los US\$145 mil millones de dólares para el año 2020 (3). De ahí el interés en atraer recursos externos para desarrollar el complejo petroquímico de Makran—*cerca de Chabahar*— que, en un plazo de 10 años, podría contar con 18 plantas con capacidad para producir 25 millones de toneladas de productos petroquímicos al año, generando unos 20.000 empleos. El costo de este ambicioso proyecto se calcula en unos US\$12 mil millones de dólares.

El levantamiento de las sanciones ofrece enormes oportunidades económicas para aquellos socios regionales interesados en aprovechar la privilegiada posición geográfica de Irán y sus recursos energéticos. En la carrera por desarrollar puertos como Chabahar o Gwadar, los intereses en juego atizan la competencia en-

tre potencias regionales como China y la India. Sin embargo, esta vez la lucha geopolítica parece desenvolverse en el campo de la economía.

### Notas

(1) Why the Chabahar Port agreement kills two birds with one Stone. *Hindustan Times*. <http://www.hindustantimes.com/analysis/why-the-chabahar-port-agreement-kills-two-birds-with-one-stone/story-1I2NGMuzJDI6GaUHjaPR7M.html>.

(2) Chabahar port to harbor Chinese industrial town. *Press TV*. <http://www.presstv.ir/Detail/2016/04/27/462797/China-CMI-Iran-mega-port>.

(3) Post-sanctions Iran could be the next booming petrostate. *Quartz*. <http://qz.com/398671/post-sanctions-iran-could-be-the-next-booming-petrostate/>.

Observatorio de la Política Internacional. Un proyecto conjunto de la Escuela de Ciencias Políticas (UCR) y la Escuela de Relaciones Internacionales (UNA)  
[opi.ucr.ac.cr](http://opi.ucr.ac.cr)

### CONSEJO EDITORIAL

Sergio I. Moya Mena  
Carlos Cascante  
Jorge Cáceres P.