



DA 21/17

28/04/17

Maestro

Víctor Francisco Olguín Monroy

GEOESTRATEGIA DE LA FEDERACIÓN DE MALASIA EN EL SIGLO XXI

RESUMEN

Este ensayo pretende ubicar la importancia estratégica de la Federación de Malasia en el marco más vasto de la geopolítica de los océanos Índico y Pacífico. Su conectividad marítima, su inmediación al Estrecho de Malaca, su dinamismo económico, su contribución a la seguridad naval internacional y su multilateralismo pragmático, entre otros factores, anuncian el eventual desplazamiento del eje del orbe hacia el Sudeste Asiático como nuevo epicentro de la geoconomía mundial.

PALABRAS CLAVE: Federación de Malasia, Singapur, Península Malaya, Estrecho de Malaca, Talasocracia, Royal Malaysian Navy, Petróleo, Piratería.

ABSTRACT

This essay tries to locate the strategic importance of within the framework vaster Malaysian Federation of the geopolitics of Indian and Pacific oceans. Its maritime connectivity, its immediacy to the Strait of Malacca, its economic dynamism, its contribution to international naval security and its pragmatic multilateralism, among others factors, announces the eventual displacement of the axis of orb toward Southeast Asian like new epicenter of the global geoconomics.

KEYS WORDS: Federation of Malaysia, Singapore, Malay Peninsula, Strait of Malacca, Talasocracy, Royal Malaysian Navy, Oil, Piracy.

INTRODUCCIÓN

Según Raymond Aron: “La Geopolítica combina una esquematización de las relaciones diplomáticas y estratégicas con un análisis geográfico y económico de los recursos, y una interpretación de las actitudes diplomáticas en función del modo de vida y del medio (sedentario o nómada, terrestre o marino).” Mientras que para Jean-François Gayraud del Instituto de Estudios Políticos de París: “...la geopolítica investiga las *constantes* y *continuidades* de los comportamientos e intenciones...La función de esta disciplina consiste en captar las causas estructurales y permanentes, presentes en los fenómenos internacionales, e identificar las constantes y las repeticiones de la historia en sus relaciones con la geografía, con el fin de esclarecer los conflictos internacionales y las posturas diplomáticas.” (Gayraud, 2005).



Como veremos, la geopolítica de la Federación de Malasia está ampliamente determinada por un complejo entorno geográfico bioceánico. Su multiétnicidad, su multilingüismo y su multiconfesionalismo –incluyendo su multipartidismo o su monarquía rotativa-, no sólo dan fe de su exitosa inserción en el mercado-mundo basada en una afeja hiperconectividad marítima, también revela la perseverancia de sus élites que se han trazado una agenda propia dentro del maremágnun asiático. Pese a su pluralidad política y social, la Federación de Malasia ha sabido desenvolverse como un actor protagónico gracias a su intermediación con el estratégico Estrecho de Malaca, a su condición de Estado-puente entre el Sudeste Asiático Continental y el Sudeste Asiático Insular y a un multilateralismo pragmático que le ha permitido, desde participar en foros navales con India o en ejercicios militares con la República Popular de China hasta combatir el flagelo de la piratería con las fuerzas combinadas de Tailandia, Singapur, Indonesia y Filipinas, aún cuando subsisten algunos diferendos regionales. En efecto, ya como talasocracia en el Medievo, durante el proceso de descolonización o en nuestros días, sus capas dirigentes han sabido aprovechar las bonanzas asiáticas con sus respectivos reacomodos tectónicos. De esta manera y parafraseando a Gayraud, veremos *las constantes y continuidades* de Malasia *en sus relaciones con la geografía*.

En este sentido, el crecimiento sostenido de las economías asiáticas en términos globales, la consecuente intensificación de las reivindicaciones territoriales en los mares del Sur de China y China Oriental, las proyecciones de la *Indian Naval* y la Armada del Ejército de Liberación Popular (AELP) que se entrecruzan peligrosamente, el aumento de las incursiones pirata y hasta la abrumadora presencia aeronaval de Estados Unidos en el Pacífico, refuerzan la condición del Estrecho de Malaca como *chokepoint* o “punto de estrangulamiento” interoceánico (González, 2012). Situado entre la isla de Sumatra, Malasia Peninsular y la ciudad-Estado de Singapur, es la vía más congestionada comparada con los estrechos de Sunda y Lombok, más retirados y bajo la soberanía de Indonesia entre Sumatra y Java y entre Bali y Lombok respectivamente. Entre sus aguas transitan cuantiosos volúmenes de manufacturas industrializadas, productos semi-procesados, materias primas y uno de los mayores flujos de hidrocarburos del globo por lo que su bloqueo o redirección supondría una pesadilla logística con posibles efectos recesivos a nivel mundial.

Tal congestión es, precisamente, otro fruto de esa *constante geográfica* que ha modelado a la actual Malasia. El Estrecho de Malaca y su espacio circundante, fueron el telón de fondo de una agitada confluencia de civilizaciones, pueblos, culturas y religiones que se retroalimentaron entre sí y acabaron conectando Asia continental con Asia insular, dicha interacción propició el surgimiento de talasocracias o imperios marítimos de origen malayo que cimentaron su poderío a través del comercio, los contactos diplomáticos y las conquistas navales con sus propias estructuras centro-periferia; eventualmente, los portugueses, los ingleses, los holandeses y los japoneses también compitieron por el dominio de este canal natural que no sólo enlazaba dos océanos, sino que también proporcionaba un punto estratégico de vigilancia que podía incidir sobre los tráficos y otros itinerarios adyacentes que conectaban Europa con Asia y viceversa.



Mapa que representa al Estrecho de Malaca como embudo de una superautopista energética que surca desde el Índico hasta diversificarse entre las economías más pujantes de Asia-Pacífico. Nótese los estrechos de Sunda y Lombok, menos congestionados y bajo la soberanía de Indonesia, entre Sumatra y Java y entre Bali y Lombok respectivamente. Fuente: Hirst, Tomas, “The world’s most important trade route?”, World Forum Economic, en www.weforum.org

Para darnos una idea de ello, cuando en 1511, el gobernador de Malaca advirtió que no podría hacerle frente a un reducido contingente portugués que arribó a la “próspera ciudad portuaria”, se marchó con su séquito infiriendo que estaba de paso y que solo era otra partida de piratas incitados por el pillaje; sin embargo, a su regreso advirtió con estupor que los intrusos habían edificado “...un poderoso fuerte llamado *A Famosa*, erigido (de modo típico) sobre las ruinas de la gran mezquita, utilizando piedras recogidas de la colina sagrada donde estaban enterrados los antepasados del sultán. Con el tiempo, los muros de la Malaca portuguesa alcanzaron dos kilómetros y resistieron unos diez asedios.” Atraídos por esta afluencia interoceánica y las riquezas especieras que surcaban sus mares, los holandeses a su vez se fortificaron en Batavia, donde rechazaron con éxito los constantes ataques del sultanato de Mataram. Era tal el empeño de las potencias europeas por afianzar sus posiciones y limitarse mutuamente en las “islas de las Especies” que un gobernador colonial asentado en Java justificaba así sus excesos bélicos ante sus patrocinadores de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales a principios del siglo XVII: “...el comercio no se puede conservar sin la guerra, ni la guerra sin el comercio.” (Parker, 2002).

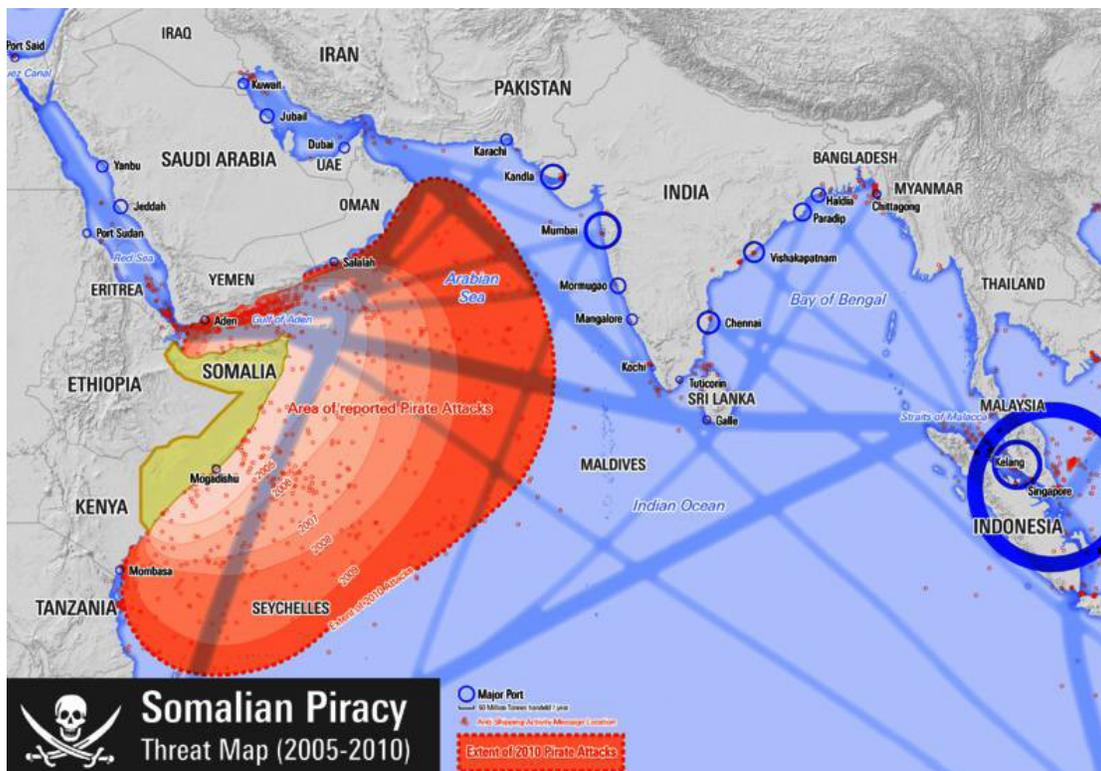
Tres siglos más tarde, cuando el Imperio del Sol Naciente cortó la principal arteria del Imperio Británico con la caída de la Península Malaya y Singapur en 1941 poniendo fin a su hegemonía ultramarina en Asia; aún así, la *Foreign & Commonwealth Office* continuó desempeñando un papel clave en la configuración de las instituciones políticas, las fronteras y la defensa de sus ex colonias malayas durante



la posguerra debido a la situación precaria que experimentaba el Estrecho de Malaca ante la amenaza del comunismo y el celo revisionista de Indonesia tras independizarse de los Países Bajos y que hacían peligrar los intereses estratégicos, financieros y comerciales de Londres en la zona. Si bien, hoy en día la Federación de Malasia y Singapur no son superpotencias económicas o militares, son Estados pivote o pivotes geopolíticos que han sabido adaptarse a las fluctuaciones hegemónicas del Sudeste Asiático. Según Zbigniew Brzezinski, ex consejero norteamericano durante la Administración Carter:

“Los pivotes geopolíticos son los Estados cuya importancia se deriva no de su poder y de sus motivaciones sino más bien de su situación geográfica sensible y de las consecuencias que su condición de potencial vulnerabilidad provoca en el comportamiento de los jugadores geoestratégicos. Muy a menudo, los pivotes geopolíticos están determinados por su geografía, que en algunos casos les da un papel especial, ya sea el de definir las condiciones de acceso de un jugador significativo a áreas importantes o el de negarles ciertos recursos. En algunos casos, un pivote geopolítico puede actuar como un escudo defensivo para un Estado vital o incluso para una región. Algunas veces, puede decirse que la propia existencia de un pivote geopolítico tiene consecuencias políticas y culturales muy significativas para un jugador geoestratégico vecino más activo.”
(Brzezinski, 1998)

Y la trayectoria de Malasia es justamente la de un Estado pivote consciente de su trascendencia espacial para influir en el curso de los “jugadores geoestratégicos” en turno, dispuestos a su vez, a



Mapa que señala la incidencia de ataques piratas en el Océano Índico en torno al Cuerno de África y que compromete la seguridad marítima de la Federación de Malasia y otros Estados ribereños entre ellos India, cuya flota también está enfocada en mantener despejados los corredores marítimos circundantes, tal como lo hiciese la Royal Navy para defender la conectividad del otrora Imperio Británico. Fuente: “The Indian Ocean”, en www.bluebird-electric.net



medirse por el control de los mares asiáticos, inclusive, si se trata de piratas somalíes o yihadistas filipinos con suficiente potencial como para encarecer los costos de los fletes, las pólizas y las escoltas, pues el auge de la piratería trajo consigo una boyante industria multinacional difícil de erradicar, que va desde aseguradoras y empresas de seguridad privadas hasta “intermediarios” y despachos de abogados. Como puntualizó Fernando Fernández Fadón: “Históricamente se encuentran ejemplos en dónde la cercanía ha jugado a favor de las actividades piráticas o corsarias, como se desprende de los extraordinarios resultados obtenidos por los corsarios franceses contra la navegación comercial inglesa, en buena manera gracias a la proximidad de sus bases atlánticas al litoral británico. La alta densidad de buques mercantes que transitan por el Golfo de Adén (30.000 al año) ejercen el efecto de atracción que supone un ‘negocio rentable’, tal como ha sucedido repetidas veces en la historia de la piratería.” (Fernández Fadón, 2009)

Como el fenómeno de la piratería afecta las rutas más concurridas del Índico y del Pacífico, la Federación de Malasia no sólo cuenta con una flota expectante que contribuye a proteger la libertad de navegación de las embarcaciones mercantes o la seguridad energética de los mercados colindantes; su capital, es la sede del mayor centro de monitoreo de dicha actividad por encomienda de la Oficina Marítima Internacional (*International Maritime Bureau* o IMB) con sede en Londres y por su *situación geográfica sensible* como Estado pivote. Flanqueado del lado Índico por la Bahía de Bengala y el Mar de Andamán y del Pacífico por el Golfo de Tailandia, el Mar del Sur de China, el Mar de Sulu, el Mar de Célebes, el Mar de Banda y el Mar de Java, Malasia está dividida entre la Península Malaya, el segmento austral de Indochina que comprende a su vez Myanmar (antes Birmania), Laos, Vietnam, Camboya y Tailandia y entre los antiguos territorios británicos de Sabah y Sarawak que coronan Borneo o Kalimantan, colindando con Indonesia, Brunei Darussalam y Filipinas; y que en conjunto, también se encuentran expuestos a los vaivenes geopolíticos de las grandes potencias como la República Popular de China, Estados Unidos, India y Japón. De hecho, pese a los múltiples diferendos y tensiones que adolece Asia, paradójicamente, es el continente más integrado:

“La región se caracteriza ya por una red complicada de pactos integradores intra y extra regionales que ha experimentado un enorme crecimiento en cuanto a la cantidad de Acuerdos Comerciales Preferenciales (ACP) o tratados de libre comercio, negociados y concluidos, que no tiene precedentes en la historia del regionalismo mundial. En la última década, el número de ACP, que al menos incluye una economía asiática, se ha multiplicado más de tres veces, de 70 en 2002 a 257 a comienzos de 2013...” (Monzón Barata, 2016)

En resumidas cuentas, la Federación de Malasia forma parte de un nuevo desplazamiento de poder económico con sus aspirantes a hegemones que buscan afianzarse con sus correspondientes alianzas militares o bloques comerciales, tanto formales como informales, que a su vez, interactúan compitiendo y cooperando entre sí en diversos foros y ámbitos.



Mapa que indica la ubicación geográfica de la Federación de Malasia entre Indochina (Myanmar, Laos, Vietnam, Camboya y Tailandia) y entre los antiguos territorios británicos de Sabah y Sarawak en Borneo con Indonesia, Brunei y Filipinas como sus vecinos más próximos. La ciudad-Estado de Singapur aparece rematando la Península Malaya en su borde sur. Fuente: "18 Maps that Explain Maritime Security in Asia", en www.amti.csis.org

Geografía Política de la Federación de Malasia

En términos geográficos, Malasia se compone de una porción peninsular y otra insular. La primera se conoce como Malasia Peninsular o Malasia Occidental -una prolongación de Asia continental- y la conforman los sultanatos de Kedah, Perak, Kelantan, Terengganu, Pahang, Selangor y Johor, así como el reino de Perlis y la monarquía electiva de Negeri Sembilan; dos Estados: Malaca y Pulau Penang y dos Territorios Federales: Putrajaya y Kuala Lumpur, que también fungen como los centros neurálgicos del Estado como capital política y administrativa respectivamente. Mientras que Malasia Insular o Malasia Oriental en el Borneo Malayo está constituido por los Estados de Sabah y Sarawak, así como el Territorio Federal de Labuan. En suma, es una Unión Federal de 13 Estados y tres Territorios Federales.

Malasia Occidental está situada en el extremo sur de la Península Malaya y colinda al norte con Tailandia y al sur con Singapur. Malasia Oriental o Malasia Insular se encuentra en la costa septentrional de Borneo y colinda al sur con Indonesia y circunda a su vez al sultanato de Brunei Darussalam. El pueblo de Malasia Occidental es predominantemente malayo, pero cuenta con poblaciones de ascendencia china, india y pakistaní, lo que constata la vasta diversidad multiétnica y multiconfesional que llegó a gobernar el otrora Imperio Británico. Sarawak en cambio, es preponderantemente chino y Sabah se compone a su vez de diversos pueblos indígenas, aunque con una significativa presencia china. Cada uno de las 13 entidades, se rige con sus propias divisiones de poderes.



Mapa de la Federación de Malasia donde se aprecia Malasia Occidental en la Península Malaya y Malasia Oriental en Borneo o Kalimantan. Tal como quedó conformada luego independizarse de la Gran Bretaña, es el puente que une Indochina con Indonesia y Filipinas, con dos Estados soberanos en sus márgenes peninsular e insular: Singapur y Brunei respectivamente. Fuente: www.digiatlas.com

Semblanza Política, Social y Económica de la Federación de Malasia

La Federación de Malasia es una monarquía parlamentaria constitucional del Sudeste Asiático, cuya historia y composición demográfica están estrechamente vinculadas a su dilatada interrelación con Tailandia, Singapur, Brunei, Indonesia, Filipinas, China e India. Cerca del 60% de sus habitantes es bumiputra y comprende malayos, orangasli, kadazans, dauaks e ibans y cuenta con una importante minoría multiétnica de ascendencia china, india y cingalesa que constituye aproximadamente el 36% de su población. El culto religioso predominante es el Islam, aunque también se practica en menor proporción el budismo, el hinduismo, el cristianismo y el animismo. El idioma oficial es el malayo bahasa, pero igualmente se habla el inglés, el cantonés y el hokkien entre la comunidad china, así como el iban y el tamil (MAE, 2002).

Su sistema multipartidista es también un reflejo de la multiétnicidad de Malasia y de la búsqueda de una mayor representatividad y participación en los órganos de gobierno de la federación que englobe a su variado electorado. Así mientras el escenario político es dominado por una coalición conocida como “Frente Nacional” o *Barisan Nasional* (BN) compuesta por las agrupaciones UMNO (United Malays National Organisation), MCA (Malaysian Chinese Association), MIC (Malaysian Indian Congress), GERAKAN de militancia multirracial aunque predominantemente china y PBB (Parti Pesaka Bymiputra



Bersatu Sarawak) que es el partido más encumbrado del Estado de Sarawak, entre otros, también coexiste una coalición opositora de nombre “Frente Alternativo” o *Barisan Alternatif* (BA) integrada por el PAS (Parti Islam se-Malaysian), el DAP (Democratic Action Party) de corte socialista y encabezado por activistas chinos e indios y el KEADILAN (Partido de la Justicia) de militancia multirracial aunque predominantemente malayo (BTI, 2016). En 1965, la expulsión de Singapur de la Federación de Malasia en parte se debió, a la propuesta de su entonces primer ministro, Lee Kwan Yew, de equiparar los derechos políticos de los no malayos, lo que hubiese implicado desequilibrar la influencia de la UMNO en los escaños como partido dominante, pues la población singapurense es mayoritariamente de ascendencia china (Rivas Moreno, 2015).

El *Barisan Nasional* ha sido el principal promotor del crecimiento económico de Malasia entre los años 70 y 80, incentivando la inversión extranjera en el sector manufacturero y con una importante participación del Estado en la industria nacional, gracias a una combinación de ahorro interno, reinversión en el aparato productivo, disciplina inflacionaria y estabilidad en los ámbitos político, financiero y cambiario. A diferencia de la República de Corea o Taiwán que invierten más en infraestructura, educación, investigación e innovación tecnológica ante la carencia de recursos naturales estratégicos, Malasia ha sabido posicionarse entre las economías más dinámicas de Asia al compaginar la exportación de materias primas con una industria competitiva de insumos intermedios, cortesía de un Estado interventor que también mantiene un estricto control sobre el gasto público a la vez que estimula y coordina los cuadros empresariales, tanto estatales como privados (Bekerman, Sirlin y Streb, 1995).

Entre sus principales bienes de exportación se encuentran el gas natural licuado, los circuitos electrónicos integrados, procesadores, gas licuado, aceite de palma, aceite crudo de petróleo, minerales bituminosos, destilados del petróleo, caucho, plásticos, productos químicos orgánicos e industriales, maderas, cobre, perlas, piedras preciosas, hierro y aluminio y entre sus clientes comerciales más importantes figuran la República Popular de China, Singapur, Japón, Estados Unidos y Tailandia. Además de la Organización de Naciones Unidas (ONU), del Banco Mundial (BM) y de la Organización Mundial del Comercio (OMC), es miembro del Banco Asiático de Desarrollo (ADB), de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), de la Organización para la Cooperación Islámica (OIC), del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), de la Organización Internacional de Maderas Tropicales (OIMT), y hasta 1998, de la Organización Internacional de Caucho Natural (OICN). También ha refrendado sus vínculos históricos con Londres como integrante de la Mancomunidad Británica o *Commonwealth* y del Acuerdo de Defensa de Cinco Naciones en conjunción con Australia, Nueva Zelanda, Reino Unido y Singapur (IBRD, 2017).

Aunque algunos analistas consideran su inserción en la economía mundial como “tardía” debido a su condición de “Estado periférico”, como veremos más adelante, durante siglos y mucho antes de que Malasia o Singapur fuesen enclaves coloniales británicos, las talasocracias malayas -junto con China e India- fueron el epicentro del comercio internacional, un epicentro que, eventualmente, atraería la atención de los reinos europeos -entonces Estados periféricos-, tal como consigna Hernán G. H. Taboada:



“Los geógrafos clásicos habían indicado la factibilidad de circunnavegar África y de llegar de esta forma a la India, y la cartografía del siglo XV confirmaba la idea; en India, que se había convertido en el nuevo centro del comercio mundial y que se imaginaba vagamente coextensiva con Etiopía, los misioneros franciscanos señalaban el reino del Preste Juan y la presencia de cristianos...Y una vez doblado el Cabo de Buena Esperanza, los detalles de la expedición de Vasco de Gama señalan un carácter cruzado que fue después muy bien retratado en *Los Luisadas*...a diferencia de los comandantes de las expediciones anteriores, Vasco de Gama no era navegante, sino cortesano y comendador de la Orden de Santiago, y en vez de carabelas llevaba cuatro naos, barcos de guerra; con una misión más militar y diplomática que descubridora, hacia una región que ya en Lisboa sabían era islámica, De Gama era portador de una carta credencial y una misión ante el samorim de Calicut, que quedó expresada con la famosa frase: ‘Venimos a buscar cristianos y especias’.” (Taboada, 2004)

Si bien, los exploradores europeos no hallaron el mítico reino del Preste Juan que en esencia se trataba de una coartada que encubría las motivaciones comerciales de la Cruzada de Lisboa (Taboada, 2004), sí dieron con las especias y las flotas de Holanda e Inglaterra acabarían por desalojar a los portugueses de tales riquezas. Como en otras latitudes, las desavenencias con respecto a la potestad del espacio malayo-indonesio también se zanjaron con un tratado arbitrario en 1824 para que quedase claro que le correspondía a cada potencia.

De esta manera, mientras los holandeses se adjudicaban Sumatra y el resto del archipiélago indonesio, al refrendar su potestad sobre Singapur y la Península Malaya, la custodia del Estrecho de Malaca recaía predominantemente sobre Londres. Con el tiempo, y dada su proximidad geográfica con la península, Singapur se volvió el “Gibraltar de Oriente” del Imperio Británico y llegó a formar parte de un conjunto de bases estratégicas que principiaban desde el Mediterráneo con el peñón de Gibraltar pasando por el eje Malta-Port Said-Port Sudan-Adén-Colombo-Trincomalee-Rangón hasta culminar en Hong Kong, un eje que sería el sostén de su poderío ultramarino hasta buena parte del siglo XX.

Dichas bases no sólo fueron vitales para la cobertura de las rutas comerciales que trazaron los portugueses desde el Atlántico, dada la dilatada dispersión de las colonias británicas, se resolvió que para quedase garantizada el abasto de los buques de guerra en una hipotética confrontación con el Japón imperial que ya se había propuesto edificar una Gran Asia Oriental descolonizada bajo su égida tras la batalla de Tsushima en 1905 y la caída de Manchuria en 1931, Singapur también debía fungir como una estratégica estación de abastecimiento. Para tal efecto, se llegó a calcular que la isla-puerto requeriría en promedio 1,250.000 toneladas de petróleo almacenado para proveer a la *Royal Navy* de 110,000 toneladas al mes. Los depósitos de combustible serían resguardados por las instalaciones militares de Kamaran, Addu Atoll y Nancowry.

Importancia Geoestratégica de Singapur y de la Península Malaya

Para 1941, Singapur ya era una de las posesiones más preciadas y redituables de la Corona británica por su profuso dinamismo portuario en el extremo sur de la Península Malaya. Pues la riqueza de la



península residía en sus tres millones de hectáreas dedicadas a la producción de caucho brasileño (*hevea brasiliensis*) y en sus minas de estaño ubicadas en las laderas montañosas y que proporcionaban la mitad de la demanda global. Debido a que Singapur estaba conectado a la península por una vía ferroviaria y otras vías de comunicación que surcaban el estrecho de Johore, el Imperio Británico podía sostener, tanto su producción industrial como su flota sin sobresaltos. De hecho, desde el siglo XIX, ya era una pieza clave para la seguridad energética al desenvolverse como estación carbonera para los planes expansionistas de Londres. Cómo observó Luis Cruz Martínez de la Asociación Cultural del Museo Militar de Valencia, su trascendencia geoestratégica aunada a su prosperidad como posesión colonial, alteraron de tal suerte el paisaje de Singapur que su defensa no sólo sería crucial para la custodia del equilibrio asiático, sino inclusive, para la supervivencia del imperio como potencia marítima:

“La década de 1930 representó una concentración de todas las amenazas que enfrenta Gran Bretaña, como resultado del surgimiento de nuevos países industrializados a finales del siglo XIX. Antes de 1860 no había desarrollo naval en Italia, Alemania y Japón, para mediados de la década de 1930 todos estos países eran competidores navales. Cualquier rearme podría dar lugar a contraataques de al menos tres países. De esta manera, y en el espacio de unas pocas décadas, la posición de Singapur cambió fuera de todo reconocimiento. Anteriormente, fue eficazmente protegida por la supremacía mundial de la Armada Real, ahora tenía que mirar a defenderse a sí misma. Se tendría que ser capaz de sobrevivir al menos hasta que la *Royal Navy* pudiese reunir una flota de rescate, y se aprestaban las naves desde el Mediterráneo y el Atlántico...La respuesta fue la creación de una base naval en Singapur. La isla era el paraíso terrenal que imaginaba cualquier europeo: lindas playas; cómodos bungalow; clima tropical; abundancia de todo; gin, bourbon y whisky; bridge y ‘dancing’ en tenuta de etiqueta los sábados en el hotel Raffles...Los casinos permanecían abiertos durante toda la noche; y a partir del lunes ‘business, as casual’. Pero todo eso cambió en septiembre de 1939, cuando Gran Bretaña le declaró la guerra a Alemania...De repente, Malasia cobró una importancia frente a la demanda de una desesperada Gran Bretaña...” (Cruz Martínez, 2012)

La relevancia de Singapur se debía a que se encontraba a medio camino entre Hong Kong y Sidney, la capital australiana. Singapur era mucho más defendible en términos de profundidad con respecto a Hong Kong que está mucho más próximo a Japón y menos alejado que Sidney, y por ende, de los mares de China. Desde Singapur también se podía extender la vigilancia y salvaguarda de India en el Océano Índico y de Australia y Nueva Zelanda en el Pacífico, pues en aquél entonces, la Gran Bretaña era más una potencia asiática que europea con más de 500 millones de súbditos y una extensión que superaba los 30 millones de kilómetros cuadrados. A decir de Niall Ferguson: “¿Dónde terminaba la India británica? Es fácil olvidar que, en toda su extensión, era mucho más grande que la India actual, abarcando las actuales Pakistán, Bangladesh y Birmania, por no mencionar el sur de Persia y Nepal. Durante un tiempo, pareció también que Afganistán sería absorbido por el Raj; algunos incluso soñaron con anexionar el Tíbet.” (Ferguson, 2005) De ahí que Londres, a través de la *Foreign Commonwealth Office*, mantuviese una estrecha vigilancia sobre cualquier movimiento que pareciese hostil a los intereses de la Corona.



Mapa de Singapur, la ciudad-Estado en realidad es un conjunto de más de 60 islas y dispone de más poderío naval y aéreo que Malasia. Fuente: za.pinterest.com/explore/singapore-map/

En este sentido, aunque los británicos llegaron a sopesar diversos escenarios para una eventual confrontación contra las fuerzas niponas, fue el Batallón de Voluntarios Malayos bajo las órdenes del Mayor General Sir William Dobbie quién alertó a sus superiores -entre 1936 y 1937- que una invasión desde el norte por la selvática Península Malaya durante el período de las lluvias monzónicas no era descabellada como sostenía el Almirantazgo, pues sus hombres pudieron abrirse paso entre el espesor del bosque tropical y los fuertes vientos del noreste que azotan el Estrecho de Malaca en pleno temporal. Dobbie advirtió que, en caso de una penetración terrestre desde Tailandia o Malasia, la Real Fuerza Aérea -la RAF- no podría bombardear a los atacantes dada la poca visibilidad que ocasionaría el monzón. Pese a ello, el norte de Singapur nunca fue blindado y la isla cayó en poder de los nipones en febrero de 1942, 130,000 combatientes británicos fueron hechos prisioneros por el General Tomoyuki Yamashita que encabezaba a 50,000 soldados japoneses victoriosos.

Durante la batalla, lucharon contra los ocupantes la 18° División de Infantería Británica, la 8° División de Infantería Australiana, la 44° Brigada de Infantería India, el Regimiento de Infantería Malayo, la Dalforce Singapuresa, el Ejército Voluntario Chino-Singapurés de Ultramar y guerrilleros comunistas procedentes de Indonesia, de los cuales se contabilizaron cerca de 40,000 pérdidas entre combatientes británicos y australianos, 30,000 indios, 6,000 malayos y 4,000 entre singapurenses y chinos. A las víctimas militares, también se les sumarían 7,000 víctimas civiles. La Gran Bretaña no sólo perdía su supremacía naval en el Sudeste Asiático con el hundimiento de los navíos *HMS Repulse* y el *HMS Prince of Wales*, el portaaviones *HMS Hermes* y los acorazados *HMS Valiant* y *HMS Queen Elisabeth*.



Además de Malasia y Singapur, el Imperio del Sol Naciente también le arrebató Hong Kong, Borneo, Birmania y las Islas Gilbert. La vertiginosa derrota británica y los costes en vidas humanas y prisioneros causaron tal revuelo en Londres, que algunos parlamentarios propusieron fincarle responsabilidades a Winston Churchill e inclusive pactar con el Eje (Hack y Blackburn, 2004).

Precisamente, ese fue el tipo de desastre que se buscó evitar cuando fueron creados los Voluntarios Reservistas de la *Royal Navy* de los Establecimientos del Estrecho o SSRNVR emplazados en Singapur y por iniciativa de la Administración colonial de la isla-puerto el 27 de abril de 1934, cuando el Almirantazgo ya sopesaba la defensa de la península malaya ante la creciente injerencia nipona en los asuntos asiáticos. El 18 de enero de 1935, los británicos donaron el *HMS Laburnum* para adiestrar a los Reservistas Voluntarios en ejercicios navales. En 1938, la cobertura se extendió a la isla Penan;



Voluntarios del Regimiento Malayo entrenando ante una hipotética confrontación con las fuerzas niponas. Fuente: www.eurasia1945.com



pero infortunadamente, el *HMS Laburnum* que se encontraba fondeando en la base Telok Ayer, fue una de las múltiples bajas materiales que se produjeron previo a la capitulación de Singapur. Pese a su propósito colonial, esos voluntarios reservistas serían los predecesores de la Marina de Malasia.

Pues con el inicio de la campaña del Pacífico, los Voluntarios Reservistas reclutaron principalmente malayos para reforzar las defensas de la *Royal Navy* en Europa continental. A su vez, los miembros del SSRNVR fueron convocados para acrecentar la Sección Malaya de la *Royal Navy*. Esta formación con base en Malasia y compuesta por personal nativo constituyó la piedra angular de la Marina Malaya con 400 hombres a bordo del *HMS Pelandok* donde fueron aleccionados para el combate. En 1941, dicha fuerza constaba de 1,450 elementos. Durante la contienda, la Marina Malaya prestó apoyo a los aliados, tanto en el Pacífico como en el Índico contra los japoneses. Cuando concluyeron las hostilidades, sólo 600 miembros de la Marina Malaya retornaron al servicio. Tras la severa crisis económica que embargó a la Gran Bretaña y ante la dificultad de sostener buena parte de sus posesiones ultramarinas, se decretó la disolución de la Marina Malaya en 1947.

El 24 de diciembre de 1948, la Marina Malaya fue rehabilitada tras la irrupción de un movimiento insurgente de inspiración comunista que buscaban emanciparse de la Corona británica e instaurar un gobierno unipartidista bajo la conducción de Chin Peng, que también había luchado contra la ocupación nipona. Chin Peng había huido a Tailandia y confiaba en instaurar un modelo como el que buscaba Mao Zedong por la vía armada en China continental. Un año después, las autoridades coloniales crearon la Fuerza Naval Malaya con sede en Woodlands, Singapur, donde se encontraba una antigua base de la RFA. La base al principio se llamaba *MNF Barracks* y más tarde fue rebautizada como *HMS Malaya*. La Marina Malaya fue rediseñada para trabajar de manera conjunta con la División Singapur por una ordenanza aprobada en esa ciudad en 1952. En aquel entonces, la principal misión de la Fuerza Naval Malaya (*Malayan Naval Force* o MNF) era patrullar las costas para frenar el aprovisionamiento por mar de las fuerzas insurgentes hacia Singapur y otros centros portuarios.

En agosto de 1952, la Reina Isabel II le concedió el título de “Royal Malayan Navy” a la Fuerza Naval Malaya por sus servicios prestados durante el alzamiento comunista o “contingencia malaya”. Luego de obtener la independencia de Londres el 31 de agosto de 1957 y tras negociar con el Gobierno británico, la *British Royal Malayan Navy* fue transferida a la Federación de Malasia el 12 de julio de 1958. Desde entonces, la *Royal Malayan Navy* velaba por la soberanía marítima de Malasia. Todos los navíos, instalaciones, así como el adiestramiento del personal que sirvió en sus comienzos a la *Royal Malayan Navy*, corrieron a cuenta del Almirantazgo británico que a partir de 1963 cambió a *Royal Malaysian Navy*. Sin embargo, la designación de *Royal* en la Marina Real de Malasia es actualmente un referente del Monarca y Jefe de Estado de Malasia, el *Yang di-Pertuan Agong* o Gobernante Supremo, que a su vez es Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas de Malasia. El cargo de *Yang di-Pertuan Agong* se turna cada cinco años, lo que hace de Malasia una monarquía rotativa entre los Nueve Gobernantes Malayos: siete sultanes y dos reyes. Concluido dicho período, la rotación se renueva por cada uno de los soberanos de la Federación de Malasia (OMICS International, 2007).



Referentes Históricos de la Federación de Malasia

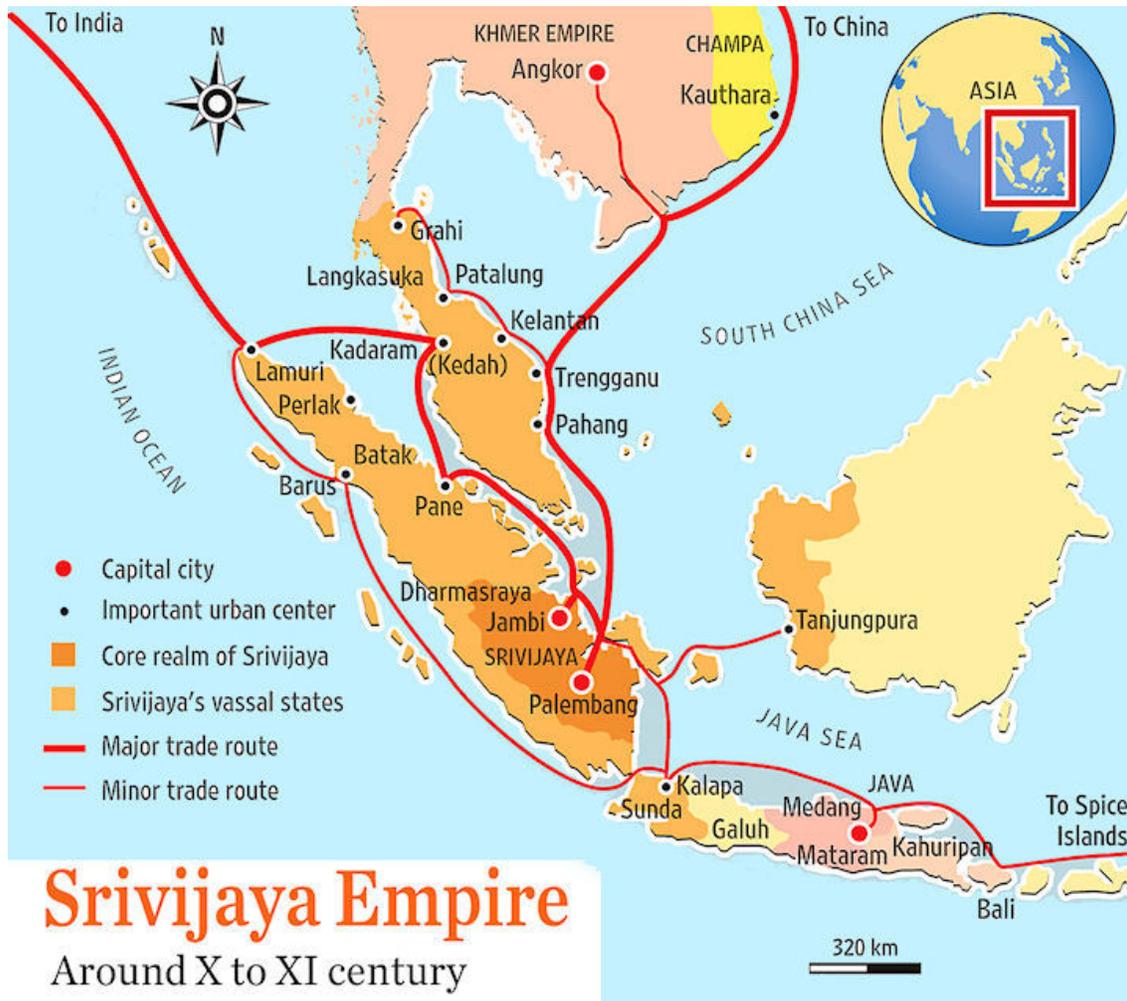
La historia de Malasia es también un recuento de expansionismos, migraciones, invasiones y reacomodos geopolíticos que refleja su importancia estratégica. Entre los siglos VIII y XIII gobernó el Reino de Sri Vijaya, una talasocracia sumatreña que se forjó en alianza con los Sailendra provenientes del sur de India y que se habían establecido en Java tras someter a los Sanjaya, la realeza isleña. Gracias a una combinación de diplomacia, comercio, campañas navales y ataques pirata, el reino abarcó Sumatra, el centro de Java, Borneo occidental y la Península Malaya hasta Indochina y sus reyes difundieron el budismo en sus vertientes mahayana e hinayana, así como el hinduismo y el idioma sánscrito. Según la evidencia arqueológica, contaba con una intrincada infraestructura subacuática a base de canales e islas artificiales que dan fe del sofisticado asentamiento urbano que impulsó la civilización Sri Vijaya y fue I-Tsing, un monje chino, el primer cronista extranjero en documentar su esplendor en el siglo VII. Debido al control que detentaba sobre el Estrecho de Malaca, el poderío del imperio Sri Vijaya descansaba en su intensa “conectividad” marítima (Chiraya Rajani, 1974; Chong Guan, 2012; Dellios y Ferguson, 2015). En efecto, tanto la reunificación de China como el expansionismo árabe, contribuyeron a potencializar su hegemonía naval al posicionarse como eje del tráfico sudasiático:

“La rapidísima expansión del imperio de Sri Vijaya puede atribuirse a varias causas complejas. A principios del siglo VII la dinastía Sui, y después de ella la T’ang, había restablecido la unidad de China y había abierto los mercados de China septentrional a las mercancías procedentes de los grandes puertos del sur. Además, los emperadores T’ang se vieron alentados a desarrollar el comercio marítimo por los graves ataques de los hunos contra sus rutas terrestres tradicionales en Asia central. También parece probable que, como resultado de la desintegración del imperio sasánida {de Irán} bajo los ataques de los árabes, se produjera hacia estas fechas una disminución del comercio en el golfo Pérsico, lo que relanzó el valor de las mercancías de Asia sudoriental...Desde los primeros años del siglo X Sri Vijaya envió frecuentes embajadas a la India, donde era llamado San-fo-ts’í, y ya no Che-li-fo-che. Sri Vijaya manejaba una gran parte del comercio entre la India y China, y la riqueza del Estado sumatreño aumentó en consecuencia. El geógrafo árabe Mas’udi escribió en 943 que Sri Vijaya tenía una población enorme, grandes ejércitos y llevaba a cabo un comercio muy valioso en alcanfor, aloe, clavo, sándalo, nuez moscada, cardamomo, cubeba y otras mercancías preciosas. Sri Vijaya pudo aprovechar el notable renacimiento del comercio mundial que se produjo con el auge de la dinastía T’ang en China.” (Villiers, 2004)

Entre 1293 y 1527 le sucedería el Reino de Majapahit, una talasocracia javanesa que se extendería por las mayores islas de Indonesia desde Java hasta Sumatra al oeste y desde Bali hasta Sulawesi pasando por Lombok, Timor y Borneo. La Península Malaya y las Filipinas también cayeron bajo su órbita. En 1293, sus fundadores rechazaron una invasión naval mongola dispuesta por de Kublai Khan, nieto de Gengis Khan, y fundador de la dinastía Yuan en China. En 1377, las fuerzas de Majapahit conquistaron Palembang, la capital del Reino de Sri Vijaya, y más tarde, le seguiría Singapur. Su dominio sobre el archipiélago indonesio fue tal que a sus gobernantes se les llamaba “señores del mar”



y sus palacios fueron visitados por embajadores y viajeros de Asia, incluyendo el almirante chino Zheng He. Aunque fue el último gran reino insular de confesión hindú del Sudeste Asiático, fue durante este período que los comerciantes de Gujarat y Arabia introdujeron el Islam entre los malayos. Ya en el siglo XV, el Islam no sólo había desplazado el hinduismo a algunos reductos montañoses, los sultanatos de Malaca y Mataram asumieron el control de las rutas especieras que antaño detentaron los imperios Sri Vijaya y Majapahit (Frederick y Worden, 2011).



Mapa que recrea el período de máxima expansión del Imperio Sri Vijaya con sus rutas comerciales entre el Sudeste Asiático Continental y el Sudeste Asiático Insular entre los siglos X y XI. Fuente: www.globalsecurity.org

Como vimos, gracias a esta profusa interconexión marítima, la Península Malaya fue ocupada por exploradores portugueses en el siglo XVI, más tarde, los holandeses expulsarían a los lusos tras aliarse con el sultán de Johor en 1641. Como los intereses ultramarinos de Gran Bretaña también chocaban constantemente con los de Holanda en la región, en 1824 se firmó el Tratado Anglo-Neerlandés que segmentaría los territorios malayos en dos esferas de influencia: uno bajo control de la Compañía Británica de las Indias Orientales -que ya arrendaba la isla de Penang desde 1786 al sultanato de Kedah- otorgándole la jurisdicción de la Península Malaya y Singapur, mientras Holanda asumía el control



de Sumatra, Java y las Indias Orientales Holandesas, la actual Indonesia. En dicho acuerdo, ambas potencias no sólo se comprometieron a respetar sus respectivos monopolios sobre el tráfico especiero desde las Islas Molucas hasta India y Ceilán, hoy Sri Lanka, también se propusieron combatir las embarcaciones piratas que se valían de la rivalidad de ambos imperios para atacar buques mercantes, ocultarse y lucrar con el botín a costa de los europeos. No obstante, el dominio sobre el Sudeste Asiático no se consumaría del todo como confiaban las metrópolis:

“En 1826 se crearon las colonias del Estrecho por la unión de Penang, la provincia de Wellesley, Malaca y Singapur. Los británicos se encontraban ahora en situación de dominar la península de Malaca, dejando a los holandeses en libertad de extenderse por el archipiélago. El proceso fue lento y cauteloso hasta que la apertura del canal de Suez en 1869 trajo consigo la lucha entre las potencias europeas por colonias en África y Asia. Los holandeses no consiguieron el control efectivo de todo lo que es hoy la República Indonesia hasta poco antes de la primera guerra mundial. Los británicos no formaron la primera Federación Malaya, integrada por los protectorados de Perak, Selangor, Negri, Sembilan y Pahuang, hasta 1896; el arrendamiento de territorio al sultán de Brunei que llevó al establecimiento del control de la Compañía británica de Borneo Septentrional sobre el norte de Borneo no se consiguió hasta 1877, y el protectorado británico no se impuso allí hasta 1888. Siam no renunció a su soberanía sobre Kedah, Perlis, Kelantan y Trengganu, cuatro de los actuales Estados malayos, hasta 1909.” (Villiers, 2004)



Mapa de Asia Sudoriental entre 1850 y 1910 donde figuran las posesiones coloniales de las potencias europeas y Japón. Nótese la importancia que entrañaba para el Imperio Británico el Estrecho de Malaca para la salvaguarda de sus intereses desde India hasta Hong Kong y Shanghai frente al creciente expansionismo nipón. Fuente: <http://es.pinterest.com>



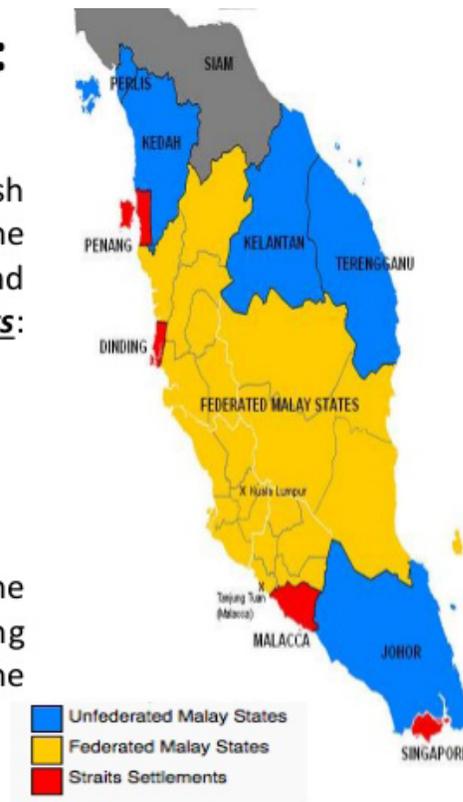
De este modo, gracias a las diligencias británicas, la Federación de Malasia se forjaría también a expensas de Siam, la actual Tailandia. Para entonces, Londres ya había fundado los Establecimientos del Estrecho que incluían las colonias de Penang, Dinding, Malaca y Singapur a lo largo de la Península Malaya. Luego de que los japoneses fuesen derrotados, en 1946 desaparecieron los Establecimientos del Estrecho y en su lugar emergieron Singapur y la Unión Malaya. Dos años después la unión mutaría a Federación Malaya y en el año 57 se emancipó de la Corona. Pese a ello, en 1961, la propuesta de Malasia Occidental de incorporar al modelo federativo Singapur, Brunei Darussalam, Borneo Septentrional y Sarawak en el Borneo Malayo, le acarrió un conflicto armado con Indonesia que se oponía a las pretensiones de Malasia que veía en la iniciativa una injerencia directa de Londres para preservar la gestión del Estrecho de Malaca.

• Straits Settlements:

– It's the first stage in British Intervention began, when the east India Company, which had created **outposts**:

- In Penang (1786)
- Malacca (1834)
- Singapore (1819)

– It was transferred them to the British Crown and Thus making these outposts part of the British colonies.

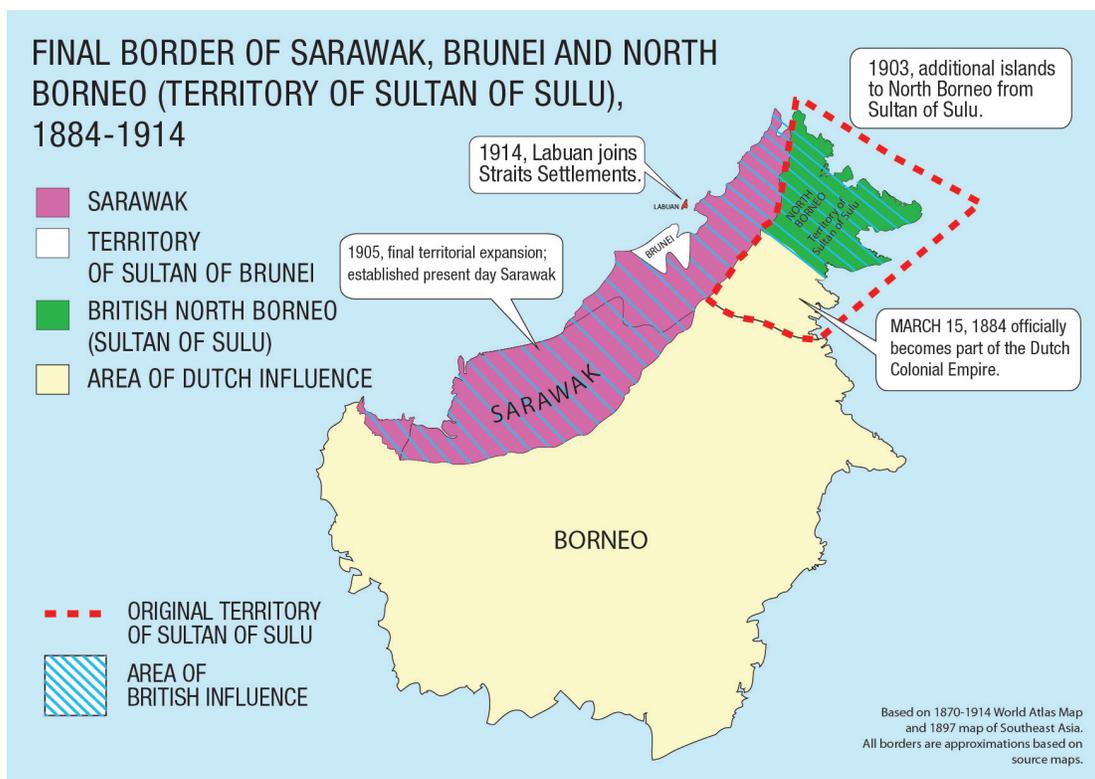


Mapa que detalla los Establecimientos del Estrecho bajo control colonial británico coloreados de rojo: Penanj, Dinding, Malaca y Singapur. Nótese como su ubicación constituían una estratégica línea de defensa a lo largo del flanco más sensible del Estrecho de Malaca. Fuente: www.kingfowallpapers.com

La República de Filipinas se sumó a los reclamos de Yakarta y le recordó a Borneo Septentrional, la actual Sabah, sus lazos con Manila cuando formaban parte del sultanato de Sulu. Ante la magnitud de las tensiones, las Naciones Unidas promovieron dos plebiscitos para decidir la ampliación territorial de la federación. En 1963, triunfó la propuesta a favor de las adhesiones y la Federación Malaya pasó a convertirse en la Federación de Malasia, pero sin el sultanato de Brunei, rico en yacimientos de gas y petróleo. Mientras Filipinas se limitó a cerrar su embajada en Kuala Lumpur en protesta, Indonesia culpó



a la Gran Bretaña de frustrar la creación de una Gran Confederación Malaya o Maphilindo (acrónimo de Malaysia-Philippines-Indonesia), lo que habría conducido a un "...gran Super-Estado malayo...de 150.000.000 habitantes, ingentes recursos económicos, y capaz de constituir en el futuro de Asia, una nueva superpotencia a la par con Japón, China e India, y en condiciones de seguir una política exterior independiente de los grandes bloques...", como había propuesto en un principio el entonces mandatario filipino, Diosdado Macapagal (Mariñas Otero, 1972).



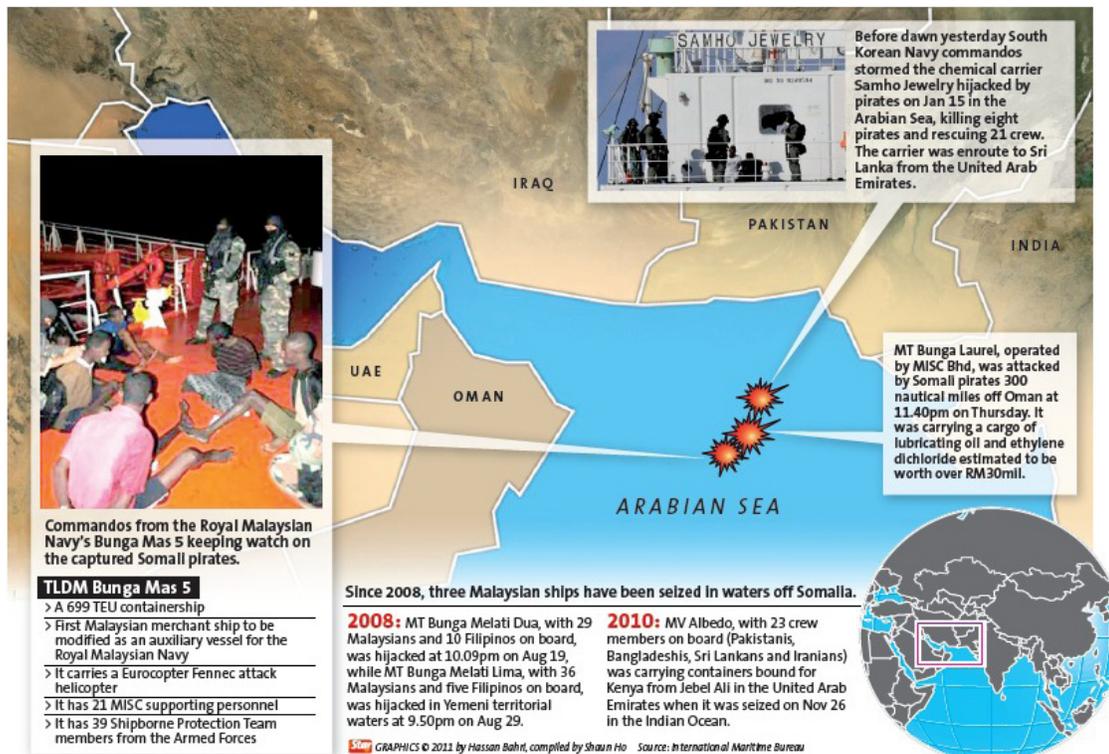
Mapa que refleja la determinación de la *Foreign Office* de mantener despejadas las líneas marítimas de comunicación y abastecimiento del Imperio Británico a través del Estrecho de Malaca y que continuaría hasta el proceso de independencia con la incorporación de Sarawak y Sabah en el borde septentrional de Borneo y que generaron tensiones con Filipinas e Indonesia. Fuente: "North Borneo (Sabah): An annotated timeline", en www.quezon.ph

Desde luego, Londres apoyaba el experimento federativo de Malasia pues buscaba guarecer la libre circulación del estrecho con el norte de Borneo y Singapur ante la eventualidad de una superconfederación archipelágica que absorbiese sus ex posesiones malayas. Sin embargo, el régimen indonesio de Ahmed Sukarno intervino para sabotear los vínculos de Singapur con la Federación de Malasia. Primero promovió el divisionismo entre las comunidades malaya y china que desembocaron en violentos disturbios raciales en 1964 y al año siguiente atacó Singapur. Kuala Lumpur no sólo llegó a temer que los efectos de la confrontación se propagaran a la península, ante el recelo de que la pujanza económica de la ciudad-Estado también dominara la agenda política de la federación, en una acalorada sesión parlamentaria y pese a las objeciones de su primer ministro, Lee Kwan Yew, se decidió la expulsión de Singapur el 9 de agosto de 1965 (Hwa Ting, 2010; Djokovic, 2016).

Evolución de la *Royal Malaysian Navy* y Composición de las Fuerzas Armadas

Con Singapur fuera de la federación y superada la crisis con Indonesia en 1966, el entonces primer ministro de la Federación de Malasia, Tunku Abdul Rahman, se propuso modernizar sus fuerzas aeronavales con el fin de atajar contenciosos regionales venideros, pues Indonesia también había intentado derrocar al sultán de Brunei. Para ello, hubo que sobreponerse a la renuencia de algunos oficiales que no estaban dispuestos a encabezar unas fuerzas armadas escasamente equipadas y profesionalizadas. Para hacerle frente a las necesidades que requería la defensa de Malasia, Abdul Rahman designó al Almirante Datuk K. Thanabalasingam para hacerse cargo de la encomienda.

Hasta entonces, un oficial malayo no sólo asumía la responsabilidad de modernizar la flota, sino también, el de proyectar el poderío de la Marina más allá de sus bordes costeros. A partir de 1977, la *Royal Malaysian Navy* experimentó una serie de mejoras en términos de operatividad, alcance y potencia, que a partir del 2009, forma parte de los esfuerzos internacionales para mantener abierto el Golfo de Adén de abordajes piratas procedentes de Somalia. Una demostración de ello se produjo en enero de 2011 a 555 kilómetros de Omán cuando comandos de la armada de la RMN rescataron al buque tanque malayo *MT Bunga Laurel*. La misión resultó doblemente peligrosa debido a que los secuestradores tenían rehenes en su poder y la embarcación trasportaba combustible y disolventes. El saldo: tres somalíes heridos, siete capturados y 23 tripulantes liberados (OMICS International, 2007).



El aseguramiento del buque tanque *MT Bunga Laurel* por comandos de la *Royal Malaysian Navy* en enero de 2011 frente a las costas de Omán. Fuente: "Malaysia navy frees hijacked tanker *MT Bunga Laurel*" en www.seanews.com.tr



La piratería no sólo ha golpeado a Malasia, según un reporte del Acuerdo Regional de Cooperación para Combatir la Piratería y el Robo Armado contra Buques en Asia, (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* o ReCAAP), advertía que los asaltos en alta mar se habían triplicado en el Mar del Sur de China y que en el 2010 se registraron 30 ataques en los primeros nueve meses. Además de la piratería, la Federación de Malasia tiene algunos litigios pendientes con sus vecinos, sean insulares, archipelágicos o continentales. Por ejemplo, en el 2008, la Corte Internacional de Justicia resolvió un contencioso entre la federación y Singapur por la soberanía de las islas Pulau Batu Pateh/Pedra Branca, Middle Rocks y South Ledge ubicadas al este del Estrecho de Singapur, otorgándole Pedra Branca a Singapur y Middle Rocks a Malasia. Aunque el diferendo reanudó el recelo entre ambos Estados, también mantienen una estrecha relación tanto en el ámbito económico como en la cobertura de servicios básicos.

Si bien, otros contenciosos fueron arbitrados satisfactoriamente con Indonesia, Tailandia y Brunei, en el Mar del Sur de China subsiste un reclamo que involucra a Vietnam, la República Popular de China, Taiwán, Filipinas, Brunei y Malasia: las Islas Spratly. En realidad, un centenar disperso de bancos de arena, arrecifes e islotes que alcanzan un radio de 250,000 km, cuyas aguas encierran una vasta riqueza pesquera y energética y que ha orillado a algunos querellantes a ocuparlas militarmente. Dada su posición estratégica entre los océanos Índico y Pacífico, la Federación de Malasia ha mejorado su capacidad de respuesta para hacerle frente a cualquier contingencia que se le presente. Con 4,700 km de litorales y una Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 598,000 km que proteger, la *Royal Malaysian Navy* contribuye igualmente a la salvaguarda del Estrecho de Malaca, uno de los itinerarios más concurridos de Asia. Prueba de ello es la incorporación de dos submarinos de la clase *Scorpène* para ampliar el radio de acción de la armada, así como mayor capacidad de ataque en aguas profundas.

En el 2002, el entonces ministro de Defensa, Najib Razak, justificó la adquisición de los navíos a Francia por su probado sigilo y otras facultades disuasivas en grandes extensiones de mar abierto. La flota también ha estado empleando un buque de la clase *Agosto 70* en el país galo para ejercitar constantemente a su personal. La *Royal Malaysian Navy* se divide en siete comandos operacionales y dos comandos regionales para cubrir la vigilancia de sus cuatro zonas navales. Debido a las tensiones que se suscitaron en el Borneo Malayo, los *Scorpène* tienen su base en Sepanggar, Sabah. Desde dicha base, también pueden socorrer con mayor celeridad tanto a Malasia Peninsular como al Estrecho de Malaca, entre la península, Singapur e Indonesia. El primer submarino en ser botado lleva por nombre *KD Tunku Abdul Rahman* y el segundo, *KD Tun Abdul Razak*. Para llevar a cabos sus tareas de patrullaje, los *Scorpène* fueron modificados para resistir los rigores de los mares sudasiáticos, mucho más cálidos y salinos. Sus firmas acústica, magnética, electromagnética e infrarroja son apenas perceptibles y pueden lanzar misiles anti-buques SM 39 *Exocet*; no obstante, carecen de sistemas de propulsión independiente o AIP lo que les permitiría permanecer más tiempo sumergidos sin ser detectados. Los *Scorpène* se encuentran entre los submarinos más demandados por sus niveles de adaptabilidad y maniobrabilidad; las armadas de Chile, India y Brasil cuentan a su vez con dichos navíos.



Submarinos *Scorpène* de la *Royal Malaysian Navy*. Fuente: "Malaysia needs more submarines", en www.defense-studies.blogspot.mx

Consciente de los desafíos de su entorno geográfico, la federación igualmente se ha acercado a otras flotas para reforzar sus defensas. Entre el 2007 y el 2008, tanto el Primer Almirante, Dato Jamil Osman, como el entonces ministro de Defensa, Najib Razak, externaron su interés y disposición para que la *Royal Malaysian Navy* realizase ejercicios navales conjuntos con las armadas de Estados Unidos, Australia e India, especialmente, en "combate submarino avanzado". India, por ejemplo, no sólo lleva más tiempo familiarizado con los *Scorpène* que Malasia (Nuclear Threat Initiative, 2016), también ha crecido su protagonismo en el espacio índico para hacerle contrapeso a la República Popular de China que busca hacerse de una esfera de influencia más acorde a su ascendente crecimiento industrial y comercial, desde su flanco noroccidental hasta el Pacífico, evidenciando tanto su sobredependencia energética como su poderío portuario.

Con la compra de seis submarinos por parte de Vietnam, cuatro de Singapur, dos de Indonesia, más los planes de Myanmar y Tailandia para incorporar esta clase de naves a sus flotas, Vijay Sakhuja, de la Fundación Nacional Marítima de India, calcula que para el 2020, habrá más de 130 submarinos diesel-eléctricos (SSKs) surcando los mares del Sudeste Asiático en previsión de contingencias futuras (Sakhuja, 2016). La Federación de Malasia también cuenta con un personal militar activo de 110,000

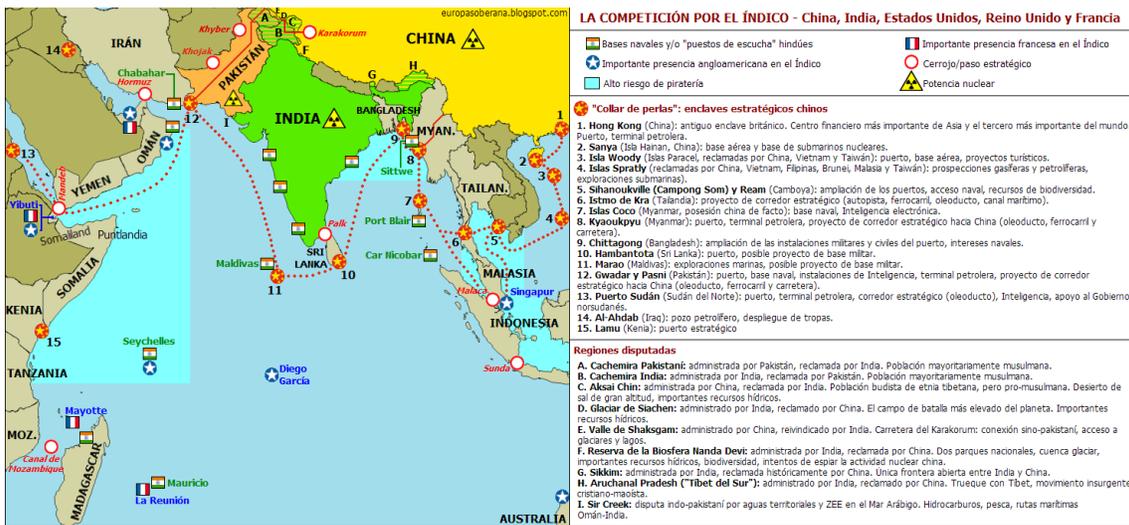


efectivos; 296,500 reservistas; 55 aviones de combate de ala fija; 96 aeronaves de transporte; 114 aeropuertos utilizables; 74 tanques; 1,318 vehículos blindados; 184 unidades de artillería remolcada; 54 sistemas de cohetes de lanzamiento múltiple o MLRS; 2 fragatas; 6 corbetas; 4 buques dragaminas; 41 patrulleras costeras y 315 buques mercantes. Aunque en algunos rubros dispone de menos armamento convencional que Tailandia o Singapur (GFP Strength in Numbers, 2016), como veremos, Malasia prefiere diversificar su capacidad disuasiva ejerciendo un multilateralismo pragmático más equilibrado, otorgándole mayores márgenes de maniobrabilidad entre sus vecinos más inquietos.

Entorno Geopolítico de la Federación de Malasia entre el Índico y el Pacífico

Por citar un caso, la República Popular China se encuentra envuelta en una serie de contenciosos insulares a lo largo de los mares de China Oriental y del Sur de China que actualmente es fuente de tensiones entre las cancillerías de la región y entre las grandes potencias en general. Como vimos, Beijing reclama un conjunto diseminado de islas, islotes y archipiélagos frente a las reivindicaciones combinadas de Japón, Taiwán, Filipinas, Vietnam, Brunei Darussalam, Malasia e Indonesia, que en última instancia, cuentan con la cobertura persuasiva de la VII Flota estadounidense diseminada entre Guam, Okinawa y la República de Corea.

A su vez, la armada india vigila de cerca el despliegue marítimo de China continental que busca proyectar su poderío más allá de su Zona Económica Exclusiva a través del Collar de Perlas, una constelación de puertos y terminales que reafirma la vocación naval del “imperio medio”, rodeando el subcontinente indio desde Port Sudan hasta Hong Kong y pasando por Gwadar (Pakistán), Hambantota (Sri Lanka) y Chittagong (Bangladesh). Tanto India como China, buscan coronar sus esfuerzos como economías emergentes, patrullando y vigilándose mutuamente desde el Canal de Suez hasta el Estrecho de Malaca, cuya defensa no sólo recae en la *Royal Malaysian Navy* sino también en las armadas de Singapur e Indonesia.



Mapa que representa la competición de las armadas de la República Popular de China e India en el Océano Índico con sus respectivos puertos, enclaves estratégicos y regiones en disputa. Fuente: “La Ruta de la Seda, el Collar de Perlas y la Competición por el Índico”, The Fourth Political Theory en www.4pt.eu



Aunque China arrienda bases a Pakistán, Sri Lanka y Bangladesh como parte de una estrategia envolvente, India a su vez vigila tres de los estrechos más congestionados del orbe: Bab-el-Mandeb, Ormuz y Malaca. Con una serie de instalaciones en alta mar que busca hacer del Índico un *mare nostrum* y en previsión de una coalición marítima chino-pakistaní que la desafíe abiertamente, Nueva Delhi cuenta con una de las armadas más importantes y diligentes del mundo. Como sostienen algunos analistas, es tal el crecimiento económico que experimenta Asia que es bastante probable que nos encontremos en el umbral de un nuevo reacomodo geopolítico en el que el centro de gravedad internacional se traslade de *Westfalia* a *Eastfalia* (Insua, 2010). En este sentido, India no sólo busca aglutinar bajo su égida el disgregado Raj británico, igualmente busca emular la geoestrategia trazada por el almirante Alfred Tayer Mahan para aplicarla en los mares del Índico:

“En la actualidad, el 90% del comercio mundial y el 65% del petróleo se mueven por vía marítima. De estas cantidades, el 70% del petróleo y la mitad del tráfico de contenedores mundial navegan en el Océano Índico en su camino desde Oriente Medio hacia el Pacífico. En ese tránsito, pasan por algunos de los principales y más conflictivos estrechos (o ‘chokepoints’) del mundo, Bab-el-Mandeb y los estrechos de Ormuz y Malaca... En su Estrategia Marítima se afirma que, a la vista de los recursos disponibles, la Marina India se centrará en las áreas de interés primario, Mar de Arabia, Golfo de Bengala, estrechos de acceso al Índico (Malaca, Ormuz, Bab-el-Mandeb y Cabo de Buena Esperanza), y el Golfo Pérsico. Las áreas de interés secundario, que incluyen el Mar Rojo y el Mar del Sur de la China, quedan fuera del alcance de su actual estrategia... Ya en el año 2008 el Almirante Sureesh Mehta señaló su ambicioso plan: ‘...para 2022, planeamos tener una Marina de más de 160 buques, incluyendo tres portaaviones, 60 buques de combate, incluyendo submarinos, y cerca de 400 aeronaves de distintos tipos.’ En apoyo a estos planes, el porcentaje del Presupuesto de Defensa asignado a la Marina ha pasado de 11,2% en 1992 al 25% en 2011...{En cambio}...La posición geográfica de China y de sus fuentes de suministro energético, las rutas marítimas disponibles y la realidad geopolítica del Pacífico Occidental condicionan la configuración de la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL). Por un lado, la RPC concentra una parte muy importante de su población y capacidad de producción a lo largo de una costa con muy poca profundidad estratégica respecto a la primera ‘cadena de islas’ {la contención diseñada por Washington y Tokio para una hipotética confrontación naval con China con bases en Japón, Ryukyu, Taiwán, Filipinas, Guam, Nueva Guinea, Midway y Hawaii, todas juntas conforman las tres cadenas de islas} que restringe su capacidad de maniobra y su salida al Océano abierto.” (Gómez de Agreda y Martínez Vázquez, 2011)

En otras palabras, dos potencias nucleares asiáticas rivalizan entre sí promoviendo alianzas y contra-alianzas a lo largo de dos océanos y tres continentes. En este sentido, India podría afianzarse como un interlocutor *primus inter pares* entre Washington y Beijing, gracias a sus proyecciones navales y a su creciente protagonismo en la geopolítica energética de Asia.

“El Índico es el espacio marítimo que acapara más tráfico petrolero. Por lo pronto, absolutamente *todo* el petróleo que sale por vía marítima del Golfo Pérsico, pasa forzosamente por el Índico. A este tráfico hay que añadirle 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)...Por tanto, cualquier potencia interesada en el petróleo (Estados Unidos, la Unión Europea, India y China especialmente) debe prestar atención al Índico si pretende asegurar su economía. Las malas noticias para Estados Unidos son que está mucho peor situado geográficamente que China para dominar el Índico. Las buenas noticias son que cuentan con un protagonista regional atemorizado por el ascenso de China y dispuesto a defender suposición aliándose con quién haga falta: India...Sin embargo, tiene tres vecinos que ejercen contra ella una influencia geobloqueante: Pakistán, Bangladesh y Sri Lanka. La independencia de estos tres Estados fue una...obra maestra de las intrigas británicas, cuya idea era cortar los lazos tradicionales de India con Oriente Medio y Asia Central, evitar que se convirtiese en un país claramente hegemónico en el sur de Asia...India tiene también una situación buena para recibir hidrocarburos tanto de Asia Central como de Oriente Medio y África.”
(The Fourth Political Theory)

Pese a la “influencia geobloqueante” de Pakistán, Bangladesh y Sri Lanka, India ha jugado un papel preponderante en el combate al integrismo islámico, la piratería somalí o la reconstrucción de Afganistán tras la ocupación noratlántica, no porque se trate de un itinerario auto-impuesto por la dirigencia india para probarse ante otras potencias, sino porque siendo predominante de confesión hindú, el subcontinente se encuentra inmerso en un vecindario musulmán. De hecho, hay más practicantes del Islam en la propia India que en Pakistán, lo que no atempera sin embargo, su proyección como gendarme índico. Pues la región se guarda otra peculiaridad geoeconómica insoslayable. Siguiendo la senda de los “dragones” asiáticos (Pereira Pereira, 1995), el Océano Índico también alberga su propia constelación de Estados-maquila, tan redituables por mérito propio, que operan bajo la mirada complaciente de las mayores potencias capitalistas:

“El Índico baña las costas de los países con las mayores poblaciones musulmanas del mundo: Indonesia, Pakistán, India y la abarrotada e insalubre Bangladesh...Si sumásemos la población de todos los países con costa en el Índico, tendríamos más de 2.000 millones de habitantes (compárese con los 2.800 del mucho más grande Pacífico). La particularidad de la fuerza de trabajo del Índico es que se trata de una mano de obra mucho más dócil, vapuleable e indefensa que, por ejemplo, los trabajadores europeos o norteamericanos blancos, más acostumbrados a los derechos laborales y a un nivel de vida mayor –por ende, poco ‘proletarizables’. Pero con la alegre colaboración de los gobiernos locales, muchas multinacionales del Primer Mundo (entre ellas Nike, Walt Disney, The Gap, Primark, Wal Mart, Topshop, Reebok y muchas más) han establecido sweatshops o *sweat factories* en Mecaas índicas de la globalización como India, Pakistán, Sri Lanka, Bangladesh, Tailandia, Malasia, Indonesia y quizás próximamente Myanmar (Birmania). En estos Estados, ‘el capitalismo sin fronteras’ se aprovecha de la superpoblación, la natalidad explosiva, la falta de escrúpulos y egoísmo de las castas dirigentes, y la miseria de la mayor parte de sus habitantes, así como de la laxitud de las leyes locales en cuanto a contaminación y derechos laborales...Estos gobiernos y capitales sin escrúpulos son los responsables de la deslocalización empresarial e industrial, el desmantelamiento del tejido productivo, la epidemia de paro, el decrecimiento económico y el dumping social general de muchos países del Primer Mundo.” (The Fourth Political Theory)



Con todos estos elementos presentes, no debe extrañarnos porque India le ha apostado a intensificar su presencia naval, entre otras cosas, para mantener las rutas marítimas despejadas, para guarecer su vasta diáspora transcontinental y/o para contrarrestar el cerco Sri Lanka-Bangladesh-China-Pakistán con Cachemira como eje de la rivalidad Nueva Delhi-Islamabad y con Beijing reclamando Arunachal Pradesh -colindante con Myanmar y Bután- y que en conjunto fungen como amortiguadores o geobloqueantes, con especial énfasis en el arco septentrional, -a través de la meseta tibetana-, y que también llegó a ser disputada por los imperios europeos pese a sus elevadas y gélidas cordilleras (Leguizamón, 2013; Ríos Carrillo, 2011).

En efecto, los continuos patrullajes de la flota india en el Estrecho de Malaca a partir del 11-S; la Operación Sukoon que montó Nueva Delhi en el 2006 para desalojar a sus 1766 ciudadanos atrapados en el fuego cruzado entre el ejército israelí y las milicias de Hezbollah en Líbano; la aprehensión de 61 piratas somalíes en el congestionado Golfo de Adén como parte del Acuerdo Regional para Combatir la Piratería y el Robo Armado contra Buques en Asia o ReCAAP; la Operación Blossom, el desembarco anfibio que orquestó India para resguardar a sus conciudadanos durante la contienda civil en Libia; el itinerario de la Flota Oeste en las Seychelles, Kenia, Mozambique, Sudáfrica y las islas Reunión y Mauricio, así como los ejercicios navales "Ibsamar II" al lado de las armadas de Sudáfrica y Brasil entre agosto y octubre de 2010 y las maniobras efectuadas por la Flota Este entre marzo y mayo de 2011 en conjunción con las armadas de la Federación Rusa, Singapur y Estados Unidos en el Mar del Sur de China y el Pacífico Occidental, revelan los imperativos geopolíticos de Nueva Delhi en su espacio marítimo circundante.

Por otro lado, la instalación de una estación de interceptación radial y electrónica en la isla Mauricio, los acuerdos de asistencia militar conjunta con Madagascar, Mozambique, Seychelles, Francia –que tiene bajo su jurisdicción la Isla de Reunión en el Índico-, Omán, Qatar, las islas Maldivas y las reuniones bianuales en el marco del Simposio Naval del Océano Índico (*Indian Ocean Naval Symposium* o IONS) bajo la conducción de Nueva Delhi y que buscan fortalecer los vínculos navales de los Estados con salida al Índico, refuerzan la Estrategia Marítima de India con su propio foro de seguridad oceánica. Con más de 20 miembros entre los que figuran Arabia Saudita, Australia, Bangladesh, Emiratos Árabes Unidos, Francia, Gran Bretaña, Indonesia, Irán, Myanmar, Omán, Pakistán, Sri Lanka, Tailandia y Timor Oriental y con 4 países observadores entre los que se encuentran la República Popular de China, Japón y la Federación de Malasia y repartidos en cuatro subregiones (Litorales de Asia Meridional, Litorales de Asia Occidental, Litorales de África Occidental y Litoral Suroriental Asiático y Australiano); confirman que India está llamada a hacerle contrapeso a China y Estados Unidos en el transitado Índico "...promoviendo la interoperabilidad en términos de doctrina, procedimientos, sistemas organizativos y logísticos...con el fin {último} de promover el desarrollo de las capacidades navales regionales..." (Gómez de Agreda y Martínez Vázquez, 2011; IONS, 2014).



Reunión bianual del *Indian Ocean Naval Symposium* en Perth, Australia, 2014. Fuente: “Conclave of Chiefs” en www.navy.gov.au

Aunque es indudable que China trata de rehabilitar la Ruta de la Seda con cuantiosas inversiones en infraestructura terrestre para acrecentar su preeminencia en los asuntos centroasiáticos, de igual modo, busca impedir que las armadas de Estados Unidos, Japón, la República de Corea e India le impongan un embargo marítimo, desde el Estrecho de Bab-el-Mandeb hasta el Estrecho de Malaca, ya por un diferendo en el Mar del Sur de China o en el Estrecho de Taiwán. Pues China depende demasiado de los suministros externos de hidrocarburos para sostener su ingente crecimiento económico. Aunque aún no cuenta con una flota oceánica que desafíe abiertamente a la *US Navy*, confía en circundar de nuevo el planeta con una flota tan poderosa como la de los juncos del Tesoro que zarpó durante la dinastía Ming, precisamente, para trazar varias alternativas marítimas a la Ruta de la Seda, ya en decadencia, tras la culminación de la *pax mongólica*, que por vez primera, había unido los márgenes del Mar Negro con el Pacífico bajo una sola superpotencia (Menzies, 2015; Burbank y Cooper, 2011).

En efecto, aun cuando abunda literatura sobre el “Nuevo Gran Juego” o la “Nueva Ruta de la Seda” en alusión a la carrera por acceder a las riquezas minerales de las repúblicas del Turkestán ex soviético con mapas de ductos surcando Asia Central para alimentar las economías de Europa y Asia, uniendo con tubos el istmo de Trascaucasia y en medio de intrigas corporativas, delineados tortuosos y licitaciones reñidas; en términos globales, la región sólo representa el 5.5% de las reservas mundiales de gas. Si bien, su capacidad de extracción es competitiva, la mayor dificultad radica en su capacidad exportadora que todavía depende del trazado ruso de los ductos que transita hasta Europa. Para que Turkmenistán, Kazajistán y Uzbekistán, las mayores potencias gasísticas de la región puedan acceder a los mercados de la eurozona, primeramente deben sortear su propio encierro marítimo, ya sea con ductos alternativos por Turquía o Irán o a través de puertos en el Mar Negro que convierta el gas en GNL (Gas Natural



Licuado) para facilitar su envío (Vara y Palazuelos, 2008). Hasta ahora, sólo la Federación Rusa y China han sido los mayores beneficiados de las exportaciones de gas y petróleo provenientes de Asia Central.

En el 2009 por ejemplo, Beijing concretó un gasoducto desde Turkmenistán con la empresa TurkmenGaz desde el yacimiento de Bagtyarlik, surcando Uzbekistán y la frontera kazaja-kirguiza hasta la provincia china de Xinjiang, empalmándose en su último tramo con el oleoducto Kazajistán-China. Con 1,800 km de extensión y con capacidad para exportar 40,000 millones de metros cúbicos, 30,000 mil de origen turkmeno y el resto kazajo, la China National Petroleum Corporation (CNPC) es la única empresa extranjera autorizada a explotar el campo de Bagtyarlik, estimado en 1,3 billones de metros cúbicos en reservas de gas. Desde Horgos, en la Región Autónoma de Xinjiang, la conexión se diverge hasta las ciudades de Hong Kong y Shanghai (Hancock, 2006; Chow y Hendrix, 2010).

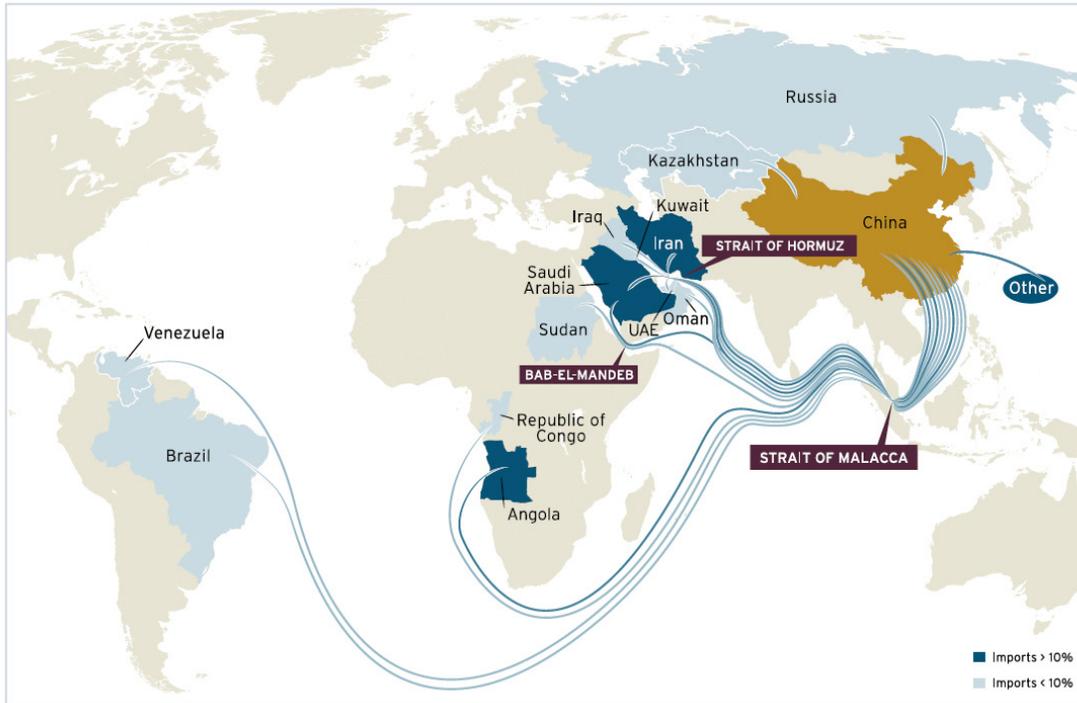
En este sentido, la República Popular de China está blindando su espacio marítimo adyacente para continuar potencializando, tanto su dinamismo económico como la salvaguarda de sus rutas comerciales y de abastecimiento energético. Si bien, Beijing ha sellado acuerdos con las potencias gaseras y petroleras del Turkestan ex soviético para alimentar también sus provincias costeras, la mayor parte del abasto de hidrocarburos que precisa China proviene de altamar. Para darnos una idea de ello, en el 2011, Beijing importó del reino de Arabia Saudita 366,825 barriles de crudo; 227,396 de Angola; 202,575 de Irán; 132,495 de Omán; 100,740 de Irak y 94,900 de Sudán. De hecho, aunque le compra más barriles a la Federación Rusa que a Omán, le compra más petróleo a Venezuela que a Kazajistán (Durdén, 2014). Y tanto el crudo venezolano como el proveniente de África, la Península Arábiga e Irán, convergen peligrosamente en el Estrecho de Malaca, cuya tutela también concierne a Washington desde que la apetencia de hidrocarburos y otros recursos estratégicos por parte de China se volviese una tendencia preocupante para la hegemonía estadounidense en la región (Bobin, 2005).

Con una longitud aproximada de 14,500 km de litoral, China concentra en la porción oriental la franja más productiva y poblada del país, lo que a su vez, la convierte en las más militarizada y monitoreada de Beijing. Ante esta coyuntura, se puede inferir que tanto su seguridad energética como sus proyecciones geoeconómicas, dependen sobremanera del control que detente sobre sus mares circundantes. A decir de Pedro Baños Bajo del CESEDEN:

“La Marina china fue creada el 23 de abril de 1949. Es responsable de garantizar la seguridad de casi 18,000 millas de costa, de más 6,000 islas y de millones de kilómetros cuadrados de aguas territoriales. Dispone de su propio Estado Mayor el cual se encuentra bajo la dependencia del Departamento del Estado Mayor General del Comité Militar Central (CMC). Operativamente está articulada en tres Flotas. La Flota del Norte –Mar Amarillo- tiene su Cuartel General (CG) en Quingdao, en la provincia de Shandong. Al sur de Shanghai, en Ningbo, se encuentra el CG de la Flota del Este, Mar de China Oriental. Y el CG de la Flota del Sur –mar Meridional- está situado en Zhanjiang, en la provincia de Guangzhou. Las Flotas del Este y del Sur están muy orientadas al



China Import Countries, 2011



Country	Saudi Arabia	Angola	Iran	Russia	Oman	Iraq	Sudan	Venezuela	Kazakhstan	Kuwait	UAE	Brazil	Republic of Congo	Other
Percentage of Imports	19.8	12.3	10.9	7.8	7.2	5.4	5.1	4.5	4.4	3.8	2.7	2.6	2.2	11.3
Thousand Barrels	366,825	227,395	202,575	144,175	132,495	100,740	94,900	83,950	81,760	69,715	49,275	48,910	41,245	208,780

Created by Marcia Underwood of the Brookings Institution with data compiled from the U.S. Energy Information Agency's China Country Report 2012. <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=CH>.

Mapa que denota la trascendencia geopolítica del Estrecho de Malaca para la República Popular de China donde confluyen las importaciones de crudo provenientes de Sudamérica, África, la Península Arábiga e Irán. Fuente: Durden, Tyler, "Fueling the New World Order: Where does China import its crude oil from?", en www.zerohedge.com

conflicto con Taiwán. Por su parte, la Flota del Norte tiene como misión principal la defensa de Beijing, aunque también podrá apoyar a las dos otras flotas, en caso necesario... Los efectivos totales de la Marina china llegan a los 250,000 hombres. En esta cifra se incluye a los 31,000 de las Unidades de Defensa de Costas, a los 26,000 de la Fuerza Aeronaval y los 10,000 de la Infantería de Marina. La fuerza aeronaval está organizada en siete Divisiones, de las cuales cinco son de Caza, una de Caza-Bombarderos y una de Bombarderos. En total forman 37 Regimientos repartidos entre las Flotas. Asimismo, para la defensa costera emplea tres Brigadas de Radar y tres Regimientos de Artillería Antiaérea (AAA). También cuenta con dos Brigadas de Infantería de Marina." (Baños Bajo, 2009)

Y abunda:

"Con objeto de presionar a Taiwán y de hacerle frente en caso de un hipotético conflicto, el Ejército Popular de Liberación (EPL) mantiene buena parte de su potencial ocupado en esta labor. Así, en las regiones de Nanking, Guangzhou y Jinan, en el estrecho de Taiwán, tiene desplegados unos 400,000 efectivos terrestres, y otros 250,000 pueden rápidamente ser movilizados en sus inmediaciones. Asimismo, la Marina ejerce un gran control



de esas aguas, con todo tipo de barcos, especialmente patrulleras. Al igual que el Ejército del Aire, que mantiene dentro del radio operativo (unos 400 kilómetros de Taiwán) 13 bases aéreas y centenares de aparatos. Esta primera pantalla es apoyada, en un radio de 800 kilómetros, con otras 20 bases y casi 1,500 aviones. Por no mencionar los casi 1,000 misiles que se suponen apuntan hacia la considerada isla rebelde.” (Baños Bajo, 2009)

Ante tal concentración de fuerzas y ostentación de capacidades militares y aun cuando la República Popular de China tiene en su haber tensiones pendientes en las regiones autónomas de Xinjiang, Ningxia, Mongolia Interior, Guangxi y del Tíbet a causa de su insurgencia islámica y/o sus tendencias separatistas, así como reclamos pendientes en su frontera común con Pakistán e India por los diferendos Aksai Chin y Arunachal Pradesh, podemos inferir que las reivindicaciones más vehementes se hallan en torno a la soberanía de las islas, islotes y archipiélagos que salpican los mares del Sur de China y de China Oriental, no sólo para desplegar su poderío marítimo con fines disuasivos, sino también para acceder a su riquezas energéticas, pesqueras y minerales en forma de nódulos polimetálicos que abundan en sus aguas y subsuelo. Con el fin de equilibrar su desventaja estratégica en mar abierto y de diversificar sus fuentes de materias primas, Beijing busca ampliar sus márgenes de maniobra aeronavales con bases allende a su mar territorial y en previsión de un estrangulamiento continental que englobe a los Estados querellantes, incluyendo Malasia, Vietnam o Filipinas:



Mapa que señala los diferendos en torno a las Islas Spratly en el Mar del Sur de China, así como las pistas de aterrizaje emplazadas. Fuente: “The South China Sea over islands bases” en www.economist.com



“Por los mares de China circula más de la tercera parte del comercio mundial...El dominio de los islotes y archipiélagos tan abundantes en la zona puede permitir un mejor control de las rutas marítimas y aéreas trazadas en estas aguas y cielos. Japón, la tercera potencia económica, no puede ignorar que por esa vía recibe gran parte de las importaciones y el suministro energético que hace funcionar su industria. China no olvida que esa franja marítima es el flanco más endeble de su defensa (por mar llegaron las invasiones de Japón y de las naciones occidentales que precipitaron al país en una acentuada decadencia de la que aún no se ha recuperado del todo)...Según documentos oficiales de China, las reservas del conjunto del mar de China meridional, grande en extensión como el Mediterráneo, representan el 30% de sus actuales reservas de petróleo y las cuartas reservas mundiales conocidas por orden de importancia. China espera extraer anualmente de esta zona 50 millones de toneladas de aquí a 2020...El mar de China meridional dispone, por otra parte, de importantes reservas de gas cuya dimensión es mal conocida. Un estudio de US Geological Survey las estima en 24,000 millones de metros cúbicos (50% de las reservas chinas)...Recientemente, la CNOOC (Corporación Nacional de Petróleo Submarino de China), número uno de la producción *off-shore* china, ha adquirido la capacidad para explorar hasta una profundidad de 2,000 metros, indicando con ello que las exploraciones chinas no se limitarían a las aguas poco profundas próximas a sus costas...” (Ríos, 2012)

Aunque la Federación de Malasia es otro competidor del Mar del Sur de China y es miembro observador de la *Indian Ocean Naval Symposium* bajo los auspicios de Nueva Delhi, Kuala Lumpur prefiere ejercer una diplomacia pragmática que le confiera un rol más constructivo y ponderado, en medio de su agitado entorno bioceánico. En marzo de 2016 las Fuerzas Armadas de Malasia en conjunción con el Ejército Popular de Liberación de China por ejemplo, realizaron ejercicios de ayuda humanitaria de nombre código AMAN YOUYI 3/2016 en presencia de 10 observadores de las Reales Fuerzas Armadas de Tailandia donde se recrearon operaciones de rescate en situaciones de desastre, así como técnicas de



De derecha a izquierda, los titulares de las fuerzas armadas de la Federación de Malasia, del Reino de Tailandia y de la República Popular de China durante las maniobras conjuntas de salvamento humanitario de nombre código AMAN YOUYI 2016. Fuente: “Aman Youyi Focus on Hadr” en www.mafhq.my

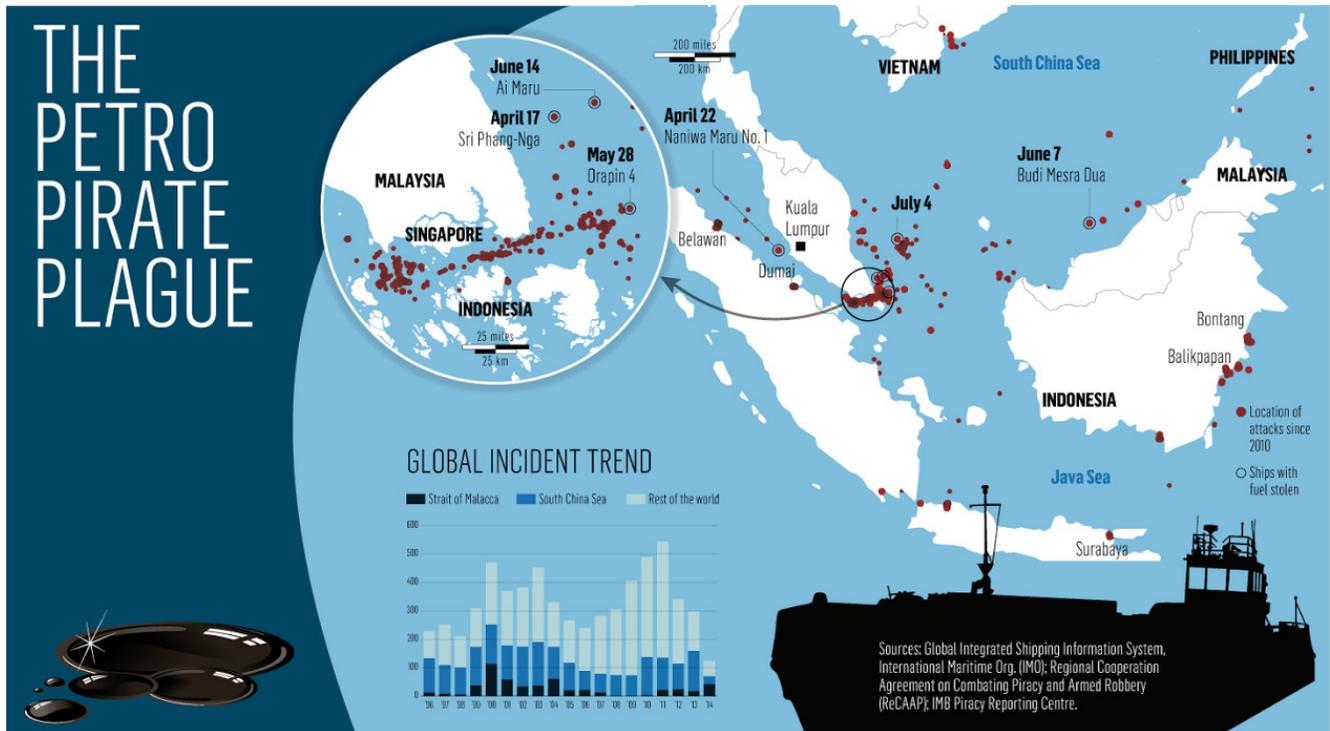


supervivencia en zonas selváticas a fin de fortalecer los lazos de amistad entre Kuala Lumpur y Beijing (Cheng-Chwee y Lawrence, 2016). Y en noviembre de ese mismo año, las fuerzas armadas y el Instituto Wasatiyyah de Malasia convocaron a más 200 oficiales de los países miembros de la ASEAN, entre invitados y conferencistas, para analizar y prevenir otras contingencias a la seguridad regional como el extremismo religioso o el terrorismo marítimo (Fazaniza, 2016), temas que desde luego también preocupan a los Estados ribereños del Índico y a las potencias occidentales por sus implicaciones para la navegación transoceánica.

Consideraciones Finales

En este contexto de desafíos latentes pero también de intensa cooperación multinacional, la Federación de Malasia no sólo ha estrechado sus vínculos militares con dos potencias asiáticas que colaboran y compiten entre sí: China e India. Según la Oficina Marítima Internacional (International Maritime Bureau o IMB) –una división especializada de la Cámara de Comercio Internacional (International Chamber of Commerce o ICC)-, la industria de la piratería ya no se concentra frente a las costas de Somalia en el Índico, sino en el archipiélago indonesio, especialmente, en los mares que circundan el Estrecho de Malaca. De hecho, como mencionamos, en Kuala Lumpur opera el Centro de Información sobre Piratería o Piracy Reporting Centre, dependiente del IMB, que investiga una media de 400 denuncias anuales. Considerando que más del 50% de los hidrocarburos que alimenta a las economías del Pacífico transita por el estrecho, con cerca de 50,000 navíos surcando sus aguas, Washington persuadió a las armadas de Malasia, Indonesia, Singapur y Tailandia para que coordinasen patrullajes conjuntos en la zona a través de la Malacca Strait Sea Patrol. Pues según la Convención Internacional sobre el Derecho del Mar de 1982, sólo se tipifica el delito de piratería cuando el abordaje se produce en aguas internacionales, lo que dificulta su detección y persecución.

Si bien, tanto los reconocimientos aeronavales como el sistema de intercambio de información e inteligencia rindieron frutos significativos, a partir del 2006, en otro perímetro del Pacífico Occidental se incrementó la incidencia de secuestros y extorsiones bajo la autoría de la agrupación separatista *Abu Sayyaf*, una célula radicalizada del Frente Moro de Liberación Nacional (MNLF) que reivindica la instauración de un Estado islamista desde las islas de Joló y Basilán hasta Mindanao en el sur de Filipinas, y como lo hiciese Boko Haram en África Occidental, recientemente se adhirió a la causa del Estado Islámico de Irak y Levante, el EIL. Y aunque a final de cuentas no prosperó la Gran Confederación Malaya o Maphilindo como promovieron alguna vez Diosdado Macapagal y Ahmed Sukarno, actualmente las flotas de Malasia, Filipinas e Indonesia también vigilan el Mar de Célebes donde cerca de 100,000 embarcaciones navegan al año con 18 millones de pasajeros entre buques cisterna, barcos pesqueros, yates y cruceros de lujo, valuados en 40,000 millones de dólares. Pese a ello, a comienzos del 2016, la agrupación terrorista se hizo de tres navíos para negociar los rescates y continuar financiando su lucha contra Manila (Pérez, 2010; Del Campo Arnaudas, 2013; Redigital, 2016).



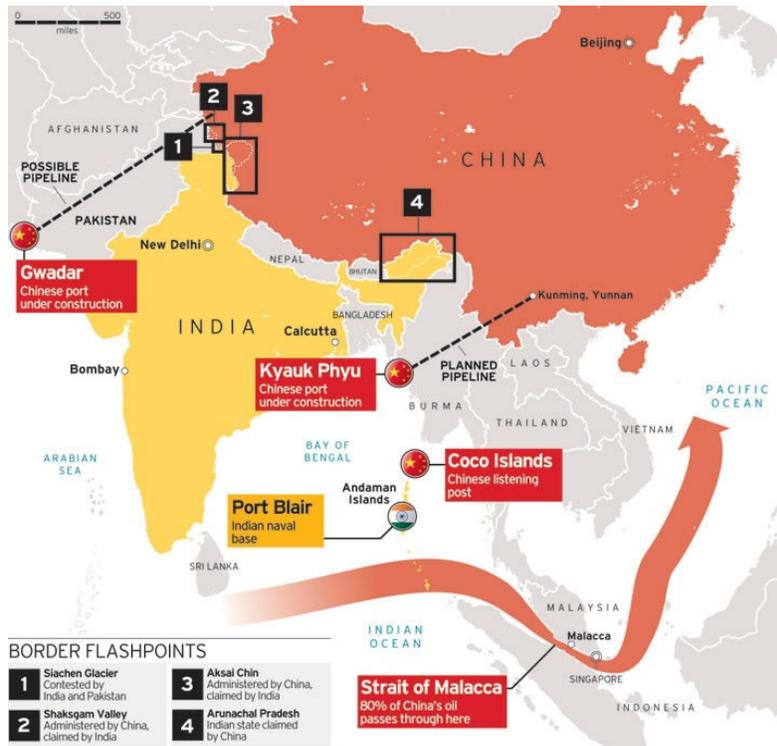
Mapa y gráfica que indican el incremento de asaltos piratas a buques petroleros en el archipiélago indonesio. La incidencia más alta se produce donde confluyen las fronteras marítimas de Malasia, Singapur e Indonesia. Fuente: Marshall R.C., Andrew, “Piracy attacks surge in SE Asia’s dreaded Malacca Straits”, en www.independent.ie

Como en los tiempos de los imperios Sri Vijaya y Majapahit, gracias de nuevo a la pujanza de India, China continental y de los llamados “dragones” y “tigres” asiáticos—y con todas las implicaciones que ello conlleva—, el espacio malayo-indonesio recobra su preeminencia como eje estratégico. Tan sólo el Estrecho de Malaca, el más largo del mundo, se ha constituido como la piedra angular de la arquitectura energética de Asia: “El petróleo crudo representa aproximadamente el 90% de los flujos de tránsito, siendo el resto productos derivados del petróleo. Más de 60.000 buques pasan por el Estrecho de Malaca cada año y, si éste fuera bloqueado, se necesitaría casi la mitad de la flota mundial para redirigir todo el tráfico marítimo a través de los estrechos de Lombok y Sunda.” (Del Campo Arnaud, 2013)

Si a eso agregamos que tan solo India, China, Corea del Sur y Japón consumen más del 50% del petróleo mundial (Malik, 2014) y que circula mayormente por mar, la amenaza constante de la piratería cada vez más tecnificada y conectada al sistema financiero internacional, la plétora de organizaciones criminales que operan al amparo de una vasta red de influencias desde Myanmar hasta Nueva Zelanda como los *Wa Rojos* y los *Jao Pho* de Tailandia, las mafias camboyana y filipina, las Tríadas de Macao y Hong Kong, el *Heijin* de Taiwán o la *Yakuza* japonesa y que se valen de la coacción, el soborno y el fraude para controlar el comercio sexual, el de drogas ilícitas, inmigrantes, vehículos robados y productos apócrifos, así como las más de 30 bases aeronavales que conforman el Comando del Pacífico de Estados Unidos (USPACOM) entre Guam, Japón, la República de Corea y Singapur en previsión de una contingencia con China o la República Popular Democrática de Corea, las instalaciones militares



que emplazó India en las islas Andamán y Nicobar y la base de interceptación electrónica que arrienda Myanmar a Beijing en la isla de Coco en el Mar de Andamán (Del Campo Arnaud, 2013); en conjunto, también dicen mucho de la importancia que reviste el Estrecho de Malaca como encrucijada marítima entre Europa y Asia.



Mapa que resalta los diferendos fronterizos entre India y la República Popular de China como Aksai Chin y Arunachal Pradesh, el puerto que le arrienda Beijing a Pakistán (Gwadar), así como las bases de la Indian Navy y la Armada del Ejército Popular de Liberación (AEPL) en las islas Andamán y Coco respectivamente para vigilar el Estrecho de Malaca; literalmente, el talón de Aquiles de China continental. Fuente: Nazemroaya, Mahdi Darius, "Indian Ocean Great Power Confrontation, Geo-Politics of the Sri Lankan Civil War", en www.globalresearch.ca

Una encrucijada que ha sido duramente disputada por portugueses, holandeses, ingleses y japoneses y que sin duda constituye una *constante* geopolítica de Malasia, toda vez que repercutió en la configuración de sus élites, en sus relaciones con el exterior, *sus conflictos* y *sus posturas diplomáticas* como ex colonia británica, como miembro de la *Commonwealth* y como muro de contención frente a las reivindicaciones de Sukarno que pretendía consolidar un "gran Super-Estado malayo" con Singapur y Brunei en medio del forcejeo. En efecto, desde que formaba parte de los Establecimientos del Estrecho, pasando por la Unión Malaya hasta su actual configuración federativa, Malasia ha sabido hacerle frente a diversos vaivenes gravitacionales: sobrellevó sin mayores sobresaltos la campaña comunista de Chin Peng, el proceso de independencia, las tensiones con Singapur e Indonesia y hasta la debacle financiera de 1997 cuando la devaluación del baht, la divisa tailandesa, contagió al resto de la región y puso en entredicho los cimientos del "modelo de desarrollo asiático." (Niquet, 1998)



Consecuentemente, la Federación de Malasia se trazó un itinerario propio de acuerdo a su situación equidistante entre el Índico y el Pacífico y entre el Sudeste Asiático Continental y el Sudeste Asiático Insular, basándose en un Estado fuertemente interventor, una partidocracia multiétnica, una estabilidad macroeconómica, un modelo exportador convenientemente diversificado que va desde circuitos integrados monolíticos hasta gas licuado, aceites de crudo y de palma, un multilateralismo diligente y en una armada que evolucionó de los Reservistas Voluntarios de la *Royal Navy* emplazados en Singapur, y que actualmente patrulla desde el Golfo de Adén hasta el Mar de Célebes, para contrarrestar los asaltos y secuestros en altamar. De esta manera, Malasia refrenda su trascendencia geoestratégica como Estado bioceánico, emulando la profusa conectividad que caracterizase a las talasocracias malayas, y que a la postre, despertaría las ambiciones de los reinos periféricos de Europa, entonces ávidos de especias.

No obstante, tratándose de un entorno internacional siempre cambiante, no debe extrañarnos que las alianzas también oscilen y se reconfiguren. En julio de 2016, una investigación emprendida por el Departamento de Justicia norteamericano contra el primer ministro de Malasia, Najib Razak, por un supuesto desvío de fondos, más las críticas que lanzase Barack Obama en septiembre de ese mismo año contra el presidente filipino, Rodrigo Duterte, por la severidad con que conducía la guerra contra las facciones de narcotraficantes, motivó que tanto la Federación de Malasia como Filipinas intensificaran sus vínculos comerciales, turísticos y navales con la República Popular de China, erosionando peligrosamente el modelo de la contención trazado por Estados Unidos en la zona (Esteban, 2016). El distanciamiento entre Washington y Manila en materia de seguridad y cooperación militar fue tal, que un influyente diario australiano publicó: "...es el revés más serio para Estados Unidos en el sudeste de Asia desde la caída de Saigón." (Symonds, 2016)

Para complicar la ecuación, el 23 de enero de 2017 el presidente Donald Trump firmó un decreto que cancelaba la participación de Estados Unidos en el Tratado de Asociación Transpacífico o *Trans-Pacific Partnership* (TPP), lo que animó a los ministros de Comercio de Australia y Nueva Zelanda, Steven Ciobo y Todd McKlay respectivamente, a proponer que China ocupase su lugar (Reuters, 2017). Aun cuando el TPP todavía no contaba con la ratificación del Congreso norteamericano cuando se firmó el 4 de febrero de 2016, es como si algunos socios prominentes de la OTAN hubiesen invitado a la Federación Rusa para que encabezase la Alianza Atlántica, pues el propósito fundacional del Tratado Transpacífico era precisamente contener el expansionismo económico de China con un yuan cada vez más globalizado a través de un bloque comercial de Estados ribereños entre los que figuran, además de Australia y Nueva Zelanda, Brunei Darussalam, Canadá, Japón, Malasia, México, Perú, Singapur y Vietnam (Arellanes Jiménez, 2017).

Sin embargo, esta nueva apuesta integradora, obedeció a cálculos estrictamente geopolíticos. Para desmarcarse del legado desastroso de su antecesor en Afganistán e Irak, a finales del 2011, Obama formuló un "giro estratégico" de nombre *Pivot to Asia* para apaciguar a China en el que el TPP se



desenvolvería como el “brazo económico” de su nueva doctrina (Engdahl, 2012; Symonds, 2016). A decir de Pedro Monzón Barata del Centro de Investigaciones de Política Internacional, el TPP: “Constituye una estrategia cuyo objetivo es reinsertar a Estados Unidos en los procesos de integración regional de Asia Pacífico y representa el pilar comercial en su reposicionamiento en los mercados asiáticos con carácter preferencial. Ello encarna una alternativa que se opone o tiende a neutralizar las iniciativas que considera ‘Asia céntricas’ o ‘chino céntricas’, como el RCEP (*Regional Comprehensive Economic Partnership*); el BAII (Banco Asiático de Inversión e Infraestructura) alternativo del Asia Development Bank; la OCS (Organización para la Cooperación de Shanghai), que incluye a Rusia y los países de Asia Central y la nueva Ruta de la Seda, entre otros, donde también participan aliados occidentales, exceptuando a Japón y EE UU. En su propio enunciado, se describe como un recurso de doble carácter, ya que su trascendental significado económico armoniza con las intenciones políticas y militares del rebalance.” (Monzón Barata, 2016)

Y aunque a final de cuentas el decreto de Donald Trump suscitó la salida de Chile del TPP y causó desazón en Tokio, el primer ministro nipón, Shinzo Abe, tampoco descartó el ingreso de la República Popular de China para “salvar” el convenio. Si bien, en su acepción original, el tratado buscaba impedir “que países como China escriban las reglas de la economía mundial” a través de “acuerdos preferenciales con aliados”, algunos analistas coinciden que el TPP no tendría sentido sin la afiliación de Beijing. Pues varios de los Estados que suscribieron el acuerdo tienen a China entre sus principales socios exportadores. Tan sólo en el 2015, las exportaciones de la Federación de Malasia al país asiático alcanzaron un ganancia de 26,063 millones de dólares, por debajo de Singapur (27,843 millones) y por encima de Japón (18,947 millones), Estados Unidos (18,929 millones) y Tailandia (11,403 millones). Según David Pilling, lejos de excluir a China, lo que se propone el tratado es reencauzar a la potencia asiática: “...el TPP...debe ser bueno para China, al reiniciar su estancada transformación de una economía de producción dirigida por el Estado a una de servicios dirigida por empresas privadas... Vietnam es un Estado de un solo partido con empresas estatales protegidas y una actitud hacia la propiedad intelectual casi tan desdeñosa como la de China. Si Hanoi puede unirse, seguramente Beijing puede hacerlo...” (Acento, 2017; WITS 2016; Pilling, 2015)

Y mientras los partidarios del TPP sopesan otras alternativas y China se empeña en restablecer también el esplendor de la Ruta de la Seda Marítima que: “...llegaba a todos los puertos de Asia, a todo el Océano Índico (que durante siglos se llamó Océano Chino), a muchos puertos de África...” (Muñoz, 2016); en realidad, lo que impera y casi no ha cambiado, es un hemisferio asiático integrado, policéntrico, dinámico, heterogéneo, profusamente interconectado e interdependiente. Así, mientras la Administración Obama socavaba su geoestrategia *Pivot to Asia* antes de que Donald Trump cancelase de un plumazo la participación norteamericana en el TPP (Tisdall, 2016), Malasia fortalecía su condición de Estado pivote al granjearse el respaldo de Rodrigo Duterte para que la *Royal Malaysian Navy* extendiese los patrullajes hasta las aguas territoriales de Filipinas en busca de yihadistas de la agrupación *Abu Sayyaf* y en previsión de una propagación de la violencia islamista a Malasia Insular (EFE, 2016). Y antes de



que se produjese la crisis diplomática entre Kuala Lumpur y Pyongyang a propósito de la muerte de Kim Jong-nam, medio hermano del dirigente de la República Popular Democrática de Corea, Kim Jong-un, el 13 de febrero de 2017, la Federación de Malasia mantenía un convenio que no exigía visado a los viajeros norcoreanos. Actualmente, se calcula que cerca de 1,000 trabajadores de Corea del Norte laboran en los sectores restaurantero y minero de Malasia para aminorar las sanciones económicas impuestas contra el régimen comunista de Pyongyang (Vidal Liy y Fontdeglória, 2017).

FUENTES CONSULTADAS

- Acento, “Salida de EEUU de TPP lleva a Japón, Australia y otros países a Plan B; China dispuesta a unirse”, fechado el 24 de enero de 2017, en www.acento.com.do
- Antón, Jacinto, “Europa fue una vez la periferia, y lo volverá a ser”, entrevista a Peter Frankopan, *El País*, suplemento dominical *Ideas*, 22/1/17, pp. 6-7.
- Arellanes Jiménez, Paulino Ernesto, “México en el Tratado de Asociación Transpacífico, Proyecto Estadounidense para Contener a China”, en *La Geopolítica del Siglo XXI*, Graciela Pérez Gavilán, Ana Teresa Gutiérrez del Cid y Beatriz Nadia Pérez Rodríguez (coordinadoras), Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, División Ciencias Sociales y Humanidades, Ciudad de México, 2017, pp. 123-142.
- Baños Bajo, Pedro, “Contexto Militar”, *China en el Sistema de Seguridad Global en el Siglo XXI*, Monografía del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, (CESEDEN), No. 108, Enero 2009, en www.defensa.gob.es
- BBC, “Esclavos del sistema: el lucrativo negocio de la exportación de trabajadores de Corea del Norte”, fechado el 16 de septiembre de 2016, en www.bbc.com
- Bekerman, Marta, Pablo Sirlin y María Luisa Streb, “El ‘Milagro’ Económico Asiático: Corea, Taiwán, Malasia y Tailandia”, en *Comercio Exterior*, Abril 1995, No. 4, Volumen 45, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires, Argentina, págs. 310-318.
- Bobin, Frédéric, “El Insaciable Apetito de China”, *Le Monde*, en *Fin de Semana*, suplemento de análisis internacional en *Milenio Diario*, 17/IX/2005, pp. 6-7.
- Brzezinski, Zbigniew, *El Gran Tablero Mundial. La Supremacía Estadounidense y sus Imperativos Geoestratégicos*, Ed. Paidós, Barcelona, 1998.
- BTI, “Malaysia Country Report 2016”, en www.bti-project.org
- Burbank, Jane y Frederick Cooper, *Imperios. Una Nueva Visión de la Historia Universal*, Ed. Crítica, Barcelona, 2011.
- Cheng-Chwee, Kuik e Ithrana Lawrence, “A View From Malaysia”, The Asan Forum, fechado el 12 de diciembre de 2016, en www.theasanforum.org
- Chiraya Rajani, Chand, “Background to the Sri Vijaya Story Part V (Conclusion)”, 1971, en www.siamese-heritage.org
- Chong Guan, Kwa, “Locating Singapore on the Maritime Silk Road: Evidence from Maritime Archeology, Ninth to Early Nineteenth Centuries”, Noland-Sriwijaya Centre Working Paper Series No. 10, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, fechado en enero de 2012, en www.iseas.ed.sg



- Chow C., Edward y Leigh E. Hendrix, "Central Asia's Pipelines: Field of Dreams and Reality", *The National Bureau of Asian Research*, NBR Special Report #23/September 2010, pp. 29-42.
- Cruz, Martínez Luis, "La Caída de Singapur", fechado el 21 de junio de 2012, en www.elgrancapitan.org
- Davis Hanson, Victor, *Matanza y Cultura. Batallas Decisivas en el Auge de la Civilización Occidental*, Fondo de Cultura Económica/Turner, México, D.F., 2006.
- Del Campo Arnaudas, Urko, "El Estrecho de Malaca y su Importancia para la Seguridad Energética en la Región Asia-Pacífico", Campus Internacional para la Seguridad y Defensa, fechado 2013, en www.loshilosdelpoder.files.wordpress.com
- Dellios, Rosita y R. James Ferguson, "Thinking Through Srivijaya: Polycentric Networks in Traditions Southeast Asia", 2015, en web.asianet.org
- Djokovic, Petar, "Semaphore: The RAN in 'Konfrontasia' -50 Years On", Sea Power Centre-Australia, fechado el 3 de julio de 2016, en www.navy.gov.au
- Durden, Taylor, "Fueling The New World Order: Where does China import its crude oil from?", fechado el 20 de abril de 2014, en www.zerohedge.com
- EFE, "Duterte deixa Malásia entrar em águas filipinas para perseguir terroristas", fechado el 10 de noviembre de 2016, en <http://noticias.uol.com.br>
- Engdahl, William F., "China en la Mira del Pentágono. La Geopolítica de Obama del 'Pivote' Chino", fechado el 6 de septiembre de 2012, en www.voltairenet.org
- Esteban, Mario, "Trump y el Baile de las Alianzas en el Sudeste Asiático", fechado el 17 de noviembre de 2016, en www.realinstitutoelcano.org
- Fazaniza, Elly, "Militancy threat must be addressed through Wasatiyyah concept, says Hishamuddin", *The Sun Daily*, fechado el 23 de noviembre de 2016, en www.thesundaily.my
- Ferguson, Niall, *El Imperio Británico. Cómo Gran Bretaña Forjó el Orden Mundial*, Ed. Random House Mondadori, Barcelona, 2005.
- Fernández Fadón, Fernando, "Piratería en Somalia: 'Mares Fallidos' y Consideraciones de la Historia Marítima", Documento de Trabajo No. 10/2009, fechado el 20 de febrero de 2009, en www.realinstitutoelcano.org
- Frederick, William y Robert L. Worden, *Indonesia: A Country Study*, Library of Congress, Washington D.C., 2011.
- Gayraud, Jean François, *El G-9 de las Mafias del Mundo. Geopolítica del Crimen Organizado*, Ediciones Urano, Barcelona, 2005.
- GFP Strength in Numbers, "Malaysia Military Strength. Current Military Capabilities and Available Firepower for 2016 Detailed", en www.globalfirepower.com
- Gómez Agreda, Ángel y Francisco Martínez Vázquez, "Las Marinas India y China en la Geopolítica del Océano Índico", Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento de Opinión 58/2011, fechado el 16 de agosto de 2011, en www.ieee.es
- González, Yago, "Más allá de Ormuz: los grandes pasillos del comercio de petróleo", fechado en 14 de marzo de 2012, en www.expansion.com
- Hack, Karl y Kevin Blackburn, *Did Singapore have to fall? Churchill and the Impregnable Fortress*, Ed. Routledge Curzon, London, 2004.



- Hancock J., Kathleen, "Escaping Russia, Looking China: Turkmenistan Pins Hope on China's Thirst for Natural Gas", *China and Eurasia Forum Quarterly*, Volume 4, No. 3, 2006, pp. 67-87.
- Hwa Ting, Ming, *Singapore's Foreign Policy: Beyond Realism*, Centre for Asia Studies, North Terrace Campus, The University of Adelaide, March 2010, en <http://digital.library.adelaide.edu.au>
- IBRD, *Doing Business 2017. Economy Profile 2017: Malaysia*, International Bank of Reconstruction and Development/The World Bank, Washington D.C., 2017.
- Insua, Tomás, "¿Westfalia, Eastfalia o Nofalia? El Debate Sobre el Centro de Gravitación de la Política Internacional en el Siglo XXI", Presentado en las Segundas Jornadas de Relaciones Internacionales de la FLACSO/Argentina, "Poderes Emergentes: ¿Hacia una Nuevas Formas de Concertación Internacional?", Universidad Torcuato di Tella, 20-21 de septiembre de 2010, en www.observatorio.com
- IONS, "Indian Ocean Naval Symposium", fechado el 11 de junio de 2014, en www.ions.gov.in
- Kennedy, Paul, *Auge y Caída de las Grandes Potencias*, Plaza & Janés Editores, Barcelona, 1998.
- Leguizamón G., Eduardo, "Sesión Relaciones Exteriores, Seguridad y Defensa: China, Centro de la Nueva Geopolítica en Asia", 3° Simposio Electrónico Internacional sobre Política China 2013, en www.asiared.com
- MAE, "Federación de Malasia 58/2002", Ministerio de Asuntos Exteriores de España, en www.mae.es
- Malik, Mohan, "El Nuevo Mapa Mundial de la Energía", en *Vanguardia Dossier*, Número 53, Octubre/Diciembre 2014, La Vanguardia Ediciones S.L., Barcelona, pp.6-13.
- Mariñas Otero, Luis, "MAPHILINDO, un Ensayo Frustrado de Integración en el Sudeste Asiático", *Revista de Política Internacional*, No. 123, Septiembre/Octubre de 1972, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, en www.cepc.gob.es
- Menzies, Gavin, *1421: El Año que China Descubrió el Mundo*, Ed. Random House Mondadori, Barcelona, 2015.
- Monzón Barata, Pedro "Apuntes sobre la Política de 'Rebalance' o 'Pivot' de los Estados Unidos hacia la Región Asia-Pacífico y su Relación con la Conversión de Japón en un País 'Normal'", *Revista Observatorio Iberoamericano de la Economía y la Sociedad del Japón*, fechado en enero de 2016, en www.eumed.net
- Muñoz, Marcelo, "El Mito de la 'China Aislada' y la Nueva Ruta de la Seda", *Cátedra China*, Número 28, fechado en abril de 2016, en www.catedrachina.com
- Niquet, Valerie, "Malasia y la Crisis Financiera", *Defense Nationale*, fechado en febrero de 1998, en <https://dialnet.unirioja.es>
- Nuclear Threat Initiative, "Malaysia Submarine Capabilities", fechado el 7 de abril de 2016, en www.nti.org
- OMICS International, "Royal Malaysian Navy/Open Access Articles", fechado el 21 de agosto de 2007, en www.research.omnicsgroup.org
- Parker, Geoffrey, *La Revolución Militar. Innovación Militar y Apogeo de Occidente 1500-1800*, Alianza Editorial, Madrid, 2002.
- Pereira Pereira, Jesús, "Los Dragones y Tigres Asiáticos. Informe Anual 1994", Caja Caminos, Sociedad Cooperativa de Créditos, Madrid, 1995, en www.portal.uned.es
- Pérez, Ana Lilia, "Piratería, la Encrucijada del Comercio Internacional", fechado el 15 de octubre de 2010, en www.revistafortuna.com.mx



- Pilling, David, "TTP: el Club de 'Todos contra China' necesita a...¡China!", *The Financial Times*, en *Milenio Diario*, fechado en 2015, en www.m.milenio.com/financial_times/
- Redigital, "La Piratería en el Sudeste Asiático Mueve \$40 Mil Millones Anuales", fechado el 23 de julio de 2016, en www.redigital.ec
- Ríos, Carrillo Vera, "Tíbet y los Intereses Estratégicos de China, India y EE.UU. Una Aproximación Histórica", las fuentes electrónicas consultadas por la autora indican que el artículo probablemente fue publicado en 2011, véase en www.politica-china.org
- Ríos, Xulio, "Las Crisis en los Mares de China: Implicaciones Geopolíticas y en Materia de Seguridad", Instituto Galego de Análise e Documentación Internacional, IGADI, fechado el 19 de diciembre de 2012, en www.igadi.org
- Reuters, "Australia y Nueva Zelanda quieren incluir a China en el TPP", *El Financiero*, fechado el 23 de enero de 2017, en www.elfinanciero.com.mx
- Rivas Moreno, Juan José, "Muere Lee Kuan Yew, padre fundador de Singapur", fechado el 23 de marzo de 2015, en www.elmundo.es
- Sakhuja, Vijay, "Southeast Asia: Naval Capabilities and Regional Cooperative Mechanisms", en *29th Asia-Pacific Roundtable*. The APR Series E-Monography, Institute of Strategic and International Studies (ISIS) Malaysia, 2016.
- Sola, Miguel, "¿Te gusta financiar a la élite de Corea del Norte?", fechado el 8 de abril de 2016, en www.elmundo.es
- Symonds, Peter, "El 'Pivote hacia Asia' Estadounidense Hecho un Desastre", World Socialist Web Site, fechado el 3 de noviembre de 2016, en www.wsws.org
- Taboada, Hernán G. H., *La Sombra del Islam en la Conquista de América*, Universidad Nacional Autónoma de México y Fondo de Cultura Económica, México, D.F., 2004.
- The Fourth Political Theory, "La Ruta de la Seda, el Collar de Perlas y la Competición por el Índico", en www.4pt.su
- Tisdall, Simon, "Barack Obama's 'Asian Pivot' Failed. China is in the Ascendancy", fechado el 25 de septiembre de 2016, en www.theguardian.com
- Vara, Jesús y Enrique Palazuelos, "Unión Europea: Dependencia Energética y Consecuencias de la Inexistencia de una Política Común de Abastecimiento Exterior", en *El Petróleo y el Gas en la Geoestrategia Mundial*, Enrique Palazuelos (dir.), Ed. Akal, Madrid, 2008, págs. 127-156.
- Vidal Liy, Macarena y Xavier Fontdeglória, "Malasia y Corea del Norte, a un paso de romper relaciones", *El País*, 8/III/17, p. 5.
- Villiers, John, *Asia Sudoriental. Antes de la Época Colonial*, Siglo Veintiuno Editores, Colección Historia Universal Siglo XXI, Volumen 18, México D.F., 2004.
- Wiltz, J., "Corea del Norte: ¿De reino ermitaño a reino mercader?", Instituto Mises, fechado el 9 de diciembre de 2014, en www.miseshispano.org
- WITS, "Exportaciones e Importaciones en el Mundo Malasia 2015", World Integrated Trade Solution, WITS, fechado en 2015, en www.wits.worldbank.org