



INFORME OBSERVATORIO CEEAG

30/03/2021

CONTACTO

<http://www.ceeag.cl>

Este informe se encarga de monitorear y analizar los conflictos internacionales desde la perspectiva de las Ciencias Militares.

CONTEXTO INTERNACIONAL

El cierre del canal de Suez y la paciente visión de China

El Capitán del Ever Given navegaba el martes 23 de marzo en la mañana; su enorme barco porta contenedores de 400 metros de eslora, en el punto del Canal de Suez en que la Ley de Murphy esperaba actuar con precisión y sin piedad (como es natural que lo haga). Lo hacía diestramente en el track de unos 160 kilómetros que representa esta vía marítima artificial, que une el Mar Rojo (Suez) con el Mediterráneo (Puerto Said), resultando ser una ruta crítica para la navegación entre Asia y Europa, principalmente. Murphy aportaría en ello un inusitado nivel de viento cruzado de babor a estribor, asociado a reducción de visibilidad por tormenta de arena, el paso por un angosto punto del Canal y sumaría a la ecuación perfecta de la catástrofe que la existencia de un segundo carril, de alternativa y respaldo a la línea principal para que los barcos que vengan en dirección contraria puedan sortearse mutuamente, estaba más al norte.

Por ende, cuando las destrezas del Capitán del Ever Given no pudieron sortear su varado, el mercante quedó diagonalmente atravesado en un punto de bloqueo total para el paso del Suez. Con ello, un 10% del comercio del mundo quedaba bloqueado. En lo inmediato, medio centenar de barcos permanecían atrapados dentro de Suez en espera de paso y más de 450 quedaron a la gira fuera del canal; el petróleo se disparó con un barril Brent que subió un 6% en el primer día, alcanzando los 62,2 dólares; un mercado bursátil que se volvió propicio para la especulación por los altos y bajos de precios accionarios que se experimentaban, entre otros efectos. Cada minuto de bloqueo costó 6,7 millones de dólares según fuentes de la publicación especialista en seguros Lloyd's List. Las empresas de carga aérea veían multiplicadas sus requerimientos de transporte, en desesperados intentos de

productores de al menos salvar costos, llegando a tiempo con sus productos a Europa.

Todos los esfuerzos del Suez Canal Authority (administración de Suez) como de las gobernaciones de Suez, Ismailía y Puerto Said se avocaban a la solución o mitigación de la compleja situación de bloqueo de la vía marítima, lo que después de enormes esfuerzos se concretó la liberación del canal el 29 de marzo 2021 a las 13:05 GMT.

Pero lo que podría ser una situación grave y problemática, pero puntual y contingente, también orienta la atención a un tema geopolítico: la llamada Ruta de la Seda. Este es un milenario derrotero comercial, diseñado desde China, para unirla con diferentes países de Asia hasta converger a Europa, cuya historia se remonta incluso a algunos siglos antes de la era cristiana. La Ruta de la Seda ha retomado importancia y vigencia, siendo un brazo del actuar de la expansión del poder de China, particularmente en su vector de influencia de capacidad productiva, exportaciones y transporte transoceánico.

Con ello, tal y como ilustra un estudio de la Universidad de Navarra, la inversión China en canales y puertos como los de Haifa y Ashdod en Israel, Cherchell en Argelia, Said y Alexandria en Egipto, y Kumport en Turquía es una realidad de impacto enorme (Andrade, 2019). Ya China, el 2012, en una sorprendente puesta en escena de su embajada en Israel, en un engalanado salón de un hotel en las playas de Tel Aviv, con presencia como invitado de honor de Benjamín «Bibi» Netanyahu a conmemorar un nuevo aniversario del establecimiento de relaciones diplomáticas entre ambos países, anunciaba el mega proyecto de levantar un ferrocarril de alta tecnología, mecanizar el puerto de Eilat (Costa de Israel al Mar Rojo), para de ahí tomar carga naviera, traspasarla a vagones de trenes de alta velocidad, llevarlos a través de los valles de Nahal Zinn y Arava, para salir al Mediterráneo por los puertos de Ashdod y Haifa, con una reducción de los tiempos de transporte de su ruta comparada que sería el Canal de Suez, hoy afectado por el varado del Ever Given. Costo del proyecto, unos 5.000 millones de dólares, más una inyección futura de 2.000 millones de dólares en el puerto de Haifa, asociado a su administración que pasaría a ser por una empresa china.

Haifa, puerto israelí de alta importancia, base de abastecimiento de la VI Flota Norteamericana asignada al Mediterráneo, con atisbos de administración china, viene a mostrarnos un ícono de avances geoestratégicos de la voluntad de Pekín de continuar su influencia en Medio Oriente, en la salida de su Ruta de la Seda que mira a Europa,

tal y como lo hicieron sus ancestros hace más de dos mil años. Eso es tenacidad y paciencia china, de la que debemos aprender.

El encallado del Ever Given entonces, más que dejarnos anclados en las arenosos bordes del Canal de Suez, nos debería a llevar la mirada a los alcances de la visión de Pekín y su empleo del Soft Power y a tener en cuenta que se debe ser geoestratégicamente pacientes, al igual que China.

Referencias

Andrade, M. (2019). Presencia de China en Oriente Medio. Controversia por el Puerto de Haifa. Universidad de Navarra. <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle1/-/blogs/presencia-de-china-en-oriente-medio-controversia-por-el-puerto-de-haifa>