

Toda guerra tiene una ruta del dinero

ALEJANDRO MARCÓ DEL PONT :: 14/11/2023

'Ninguna guerra tiene la honestidad de confesar: Yo mato para robar.' (Eduardo Galeano)

Eurasia es un término que define una zona geográfica o continente que comprende Europa y Asia unidas. Puede considerarse el continente más grande del mundo. Tiene un área aproximada de 52 millones de km², lo que equivale al 36.2 % del área terrestre. La habitan más de 5.000 millones de personas, el 72.5% de la población mundial, más del 60% del PBI mundial es de su autoría y seguramente tres cuartas partes de los recursos energéticos conocidos forman parte de su activo. Zbigniew Brzezinski, en su libro "*El gran tablero mundial*", entiende, y esto no ha cambiado desde su fecha de publicación en 1997, que quien domine Eurasia controlará dos de las tres regiones más avanzadas y económicamente productivas del planeta, lo que por descarte supondría la subordinación de África.

El mapa que incluimos deja afuera a Europa, de eso se encargaron terceros, como veremos. Pero si se mira con cuidado, existe un gran ausente a la vista, un jugador importante que en todos los mapas que miremos estará escondido, EEUU. Sí los estadounidenses no están, alguien los representa en este juego del Medio Oriente, de vías navegables, rutas, trenes y canales, donde sólo por un canal, el de Suez, pasa el 12% del comercio mundial, unos 18.000 barcos al año. El representante estadounidense en Medio Oriente es Israel, así que comencemos este juego de acuerdos, estrategias y guerras, donde nada es casual, sólo hay que "*seguir el dinero*" y todo queda más claro.

Durante casi 600 años, bajo el sistema tributario imperial de las dinastías Ming y Qing, los "bárbaros" extranjeros viajaron a Beijing para inclinarse ante el emperador y poder comerciar con China. Con reminiscencias de aquellos tiempos, una versión moderna del antiguo sistema imperial, la Ruta de la seda, es a todas luces un poderoso desafío a los intereses estadounidenses en Medio Oriente y el norte de África. En mayo, 1.500 delegados de más de 130 naciones, incluidos 29 jefes de estado extranjeros y más de 200 ministros, se reunieron en Beijing para el Foro bianual de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional. Lanzada en 2013, la iniciativa tiene como objetivo ampliar los vínculos entre Asia, Medio Oriente, África y Europa recreando los antiguos caminos comerciales de la Ruta de la Seda por tierra (el Cinturón) y por mar (la Ruta) y ha dividido al mundo y Medio Oriente.

En medio de la evolución de las tensiones geopolíticas regionales y la cambiante dinámica de seguridad en Medio Oriente, Beijing está recalcando sus esfuerzos para ampliar las relaciones económicas con las potencias regionales y forjar asociaciones estratégicas integrales con el mundo árabe. China ha acentuado sus vínculos con Irán, también ha aumentado la cooperación económica con los rivales de Irán en el Medio Oriente, en línea con la estrategia de equilibrio cuidadosamente planeada por Beijing, profundizando sus vínculos económicos con otros países del Golfo como Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Baréin, Qatar, Kuwait y Omán, especialmente en la construcción de

infraestructuras, telecomunicaciones, tecnología y energía, todos ellos ámbitos críticos para la ambiciosa Iniciativa de la Franja y la Ruta de China (BRI).

Beijing también ha estado muy involucrado en proyectos cruciales en Egipto, los chinos tienen un interés particular considerando su ubicación estratégica y su potencial para servir como un importante centro regional de fabricación y tránsito. China sigue siendo el mayor inversor en el Proyecto de Desarrollo del Área del Canal de Suez, que es la ruta marítima más importante de Beijing hacia Europa. El plan para desarrollar y expandir la Ruta Marítima de la Seda -que, esencialmente, conectaría a China con el Mediterráneo a través del mar de China Meridional, el océano Índico y el Canal de Suez- es un pilar vital para la Ruta de la seda.

El 6 de marzo de 2023, representantes de Irán y Arabia Saudita se reunieron en Beijing para mantener conversaciones mediadas por China. Cuatro días después, Riad y Teherán anunciaron que habían decidido normalizar sus relaciones. Este acuerdo histórico tiene el potencial de transformar Medio Oriente al realinear sus principales potencias, reemplazar la actual división árabe-iraní con una compleja red de relaciones e integrar la región en las ambiciones globales de China. Para Beijing, el anuncio supuso un gran paso adelante en su rivalidad con Washington. Si a esto le incluimos a los BRICS+, que manejan la energía mundial más el estrecho de Ormuz, el reducido espacio que conecta el Golfo Pérsico con el océano Índico, por donde pasa cada día más del 30% de la producción mundial de petróleo, la disputa por Medio Oriente quedó desequilibrada.

La economía, el comercio y la inversión son los puntos de apoyo del acto de equilibrio de Beijing; sin embargo, para continuar con este impulso es vital mantener la seguridad y la estabilidad de la región. Esto resulta difícil en ausencia de un acuerdo de seguridad colectivo e inclusivo sólido, lo cual, como sabemos, no sucedió. Un mes antes del décimo aniversario de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China, se lanzó el corredor Indio - Oriente Medio - Europa, anunciado por una galaxia de líderes al margen de la cumbre del G-20, con el apoyo de la Asociación liderada por EEUU para Infraestructura e Inversión Global.

El proyecto del corredor de Oriente Medio prevé el movimiento de mercancías a través de contenedores estandarizados desde la India hasta el puerto de Fujairah, en la costa este de los Emiratos Árabes Unidos, y luego al puerto de Haifa en Israel, a través de 2650 kilómetros de ferrocarril que pasarán por Arabia Saudita y Jordania. Ya están funcionando unos 1.850 kilómetros de vías férreas entre los dos países y Arabia Saudita planea construir el tramo restante para que las mercancías lleguen al puerto de Haifa. Desde allí, las mercancías procedentes de la India y de otros países del subcontinente, como Nepal y Bangladesh, se enviarán a varios puertos de Europa, incluidos Italia, Alemania y Francia, el mayor beneficiado, Israel y su puerto de Haifa, pero falta algo más aún.

Unos días antes del ataque de Hamás, como ya expresamos en el artículo anterior, Un mundo en guerra y una ola de olvido, el primer ministro israelí Benjamín Netanyahu, en su discurso durante el 78° período de sesiones de la Asamblea General de la ONU, que se celebra en la ciudad de Nueva York, expuso cómo el futuro de Oriente Medio en un mapa donde Palestina desaparece y su lugar lo ocuparía un nuevo corredor, muy parecido, Indio -

Medio Oriente, para lo cual se necesita la limpieza étnica palestina con el fin de aprovechar el corredor y formar un nodo de gas para la vapuleada Europa a través de Israel creando un canal que rivalizaría con el Canal de Suez de Egipto, ejecutando un antiguo plan israelí llamado el Proyecto del Canal Ben Gurión, separando a Asia y, específicamente a China, de sus logros.

¿Qué tiene que ver con el 7 de octubre de 2023? Bueno, da la casualidad de que Gaza se encuentra justo en medio del camino propuesto para un segundo canal importante en la región, los yacimientos de petróleo y gas se encuentran en la Franja de Gaza, condicionar a Egipto y Jordania, y poner un cordón sanitario a la ruta de la seda, es una buena idea, pero en esta juego Gaza sobra. Por eso muchos se preguntan con cierta razón si hubo realmente una falla de inteligencia tan catastrófica que significó que el ataque sorprendió al ejército israelí durmiendo en el trabajo. En términos de acceso a tecnología de escucha y defensa, probablemente no exista un ejército mejor equipado en el mundo que el de EEUU, seguido por el Mossad de Israel, que se ha ganado la reputación de estar entre los mejores recopiladores de inteligencia e infiltrados del mundo. Y, sin embargo, el 7 de octubre los combatientes de Hamás violaron vallas de seguridad, invadieron un festival de música y kibutzim locales y volaron en parapentes sin un solo desafío. ¿Cómo pasó esto?

Algunos de los ataques más brutales de Israel contra palestinos inocentes se realizan citando la "seguridad nacional" y el supuesto derecho de Israel a defenderse. Si estaba siendo atacado por otro estado nación, era justo, pero un ataque perpetrado por personas que viven bajo la brutal ocupación militar de Israel, un grupo guerrillero contra un ejército convencional no proporciona tal defensa legal, pero si una jugada maestra para emprender la defensa y obtener beneficios, ya planeados. Muchos creen que se *previó un plan cuidadosamente formulado para librar una guerra total contra Palestina antes del lanzamiento de la "Operación Tormenta Al-Aqsa"*.

Si la idea del canal propuesta con antelación al ataque de Hamás sigue adelante, esta nueva vía, con alrededor de 292,9 kilómetros, será casi un tercio más larga que el Canal de Suez, de 193,3 kilómetros, y tendrá un costo estimado de entre 40 y 55 mil millones de dólares. Quienquiera que controle el canal tendrá una enorme influencia sobre las rutas globales de suministro de petróleo, cereales y transporte marítimo a Europa. Con Gaza arrasada, los planificadores del canal podrían literalmente tomar atajos y reducir costos al desviar el canal directamente por el centro del territorio.

El proyecto del corredor, llámese como se llame, está pensado para reducir la influencia de China en Medio Oriente en general, y en Arabia Saudita en particular, al tiempo que acorta la cadena de suministro. Una reducción de la dependencia de Europa y la India del Canal de Suez, y un acortamiento del tiempo necesario para transportar mercancías entre ellos a través del nuevo corredor de transporte, puede ser un golpe crítico para Egipto, que tuvo ingresos del Canal de Suez por 9.400 millones de dólares en el año fiscal 2022-2023. Para Egipto, que tiene una deuda con el Fondo Monetario Internacional (FMI) impagable, estos ingresos son "vitales".

En diciembre de 2008, las fuerzas israelíes invadieron la Franja de Gaza en el marco de la Operación Plomo Fundido. La justificación de esta invasión fue: "las persistentes actividades

terroristas y una constante amenaza de misiles desde la Franja de Gaza dirigida a civiles israelíes", muy parecida a la actual. El objetivo de la Operación era mucho más mundano, confiscar las reservas marítimas de gas natural de Palestina, lo cual se hizo, y gracias a las coincidencias divinas que envuelven a Oriente Medio un año después de la "Operación Plomo Fundido", Tel Aviv anunció el descubrimiento del yacimiento de gas natural Leviatán en el Mediterráneo oriental, "frente a la costa de Israel o Gaza...". Los campos de gas de Gaza son parte del área de evaluación más amplia del Levante y, cabe señalar, que toda la costa del mediterráneo oriental, que se extiende desde el Sinaí de Egipto hasta Siria, constituye una zona que abarca grandes reservas de gas y petróleo.

De hecho, las negociaciones entre British Gas y funcionarios israelíes estaban en curso en octubre de 2008, dos o tres meses antes del comienzo de los bombardeos el 27 de diciembre. En noviembre de 2008, el Ministerio de Finanzas de Israel y el Ministerio de Infraestructuras Nacionales ordenaron a Israel Electric Corporation (IEC) que entablara negociaciones con British Gas para la compra de gas natural de la concesión costa afuera de BG en Gaza. El Grupo BG perforó dos pozos en 2000: Gaza Marine-1 y Gaza Marine-2. British Gas estima que las reservas son del orden de 1,4 billones de pies cúbicos, valoradas en aproximadamente 4 mil millones de dólares. Estas son las cifras hechas públicas por British Gas. El tamaño de las reservas de gas de Palestina podría ser mucho mayor.

Israel exporta gas a Egipto y Jordania, y se ha convertido en los últimos años en un importante país productor de gas gracias a los yacimientos de Tamar, Leviatán y Karish. La producción de gas israelí ascendió a 21,9 Bcm el año pasado, un récord para el país, según datos oficiales, con Leviathan produciendo 11,4 Bcm, Tamar 10,2 Bcm y Karish 0,3 Bcm de gas. Tamar es operada por Chevron, con una participación del 25%. Sus otros socios son Isramco (28,75%), Tamar Petroleum (16,75%), Mubadala Energy (11%), Tamar Investment 2 (11%), Dor Gas (4%) y Everest (3,5%).

Estos pozos abastecen no sólo a Israel sino a la región, sobre todo a Egipto y Jordania. El mayor interesado en que esta masacre siga su curso es la Unión Europea que recibe GNL exportado por Egipto y puede seguir recibéndolo para este invierno. Las exportaciones egipcias de GNL en lo que va de año han alcanzado solo 3,38 millones de toneladas, en comparación con 7,1 millones de toneladas para todo 2022, según muestran los datos.

Egipto tiene dos instalaciones de exportación de GNL: Idku, de 7,2 millones de toneladas anuales, operada por Shell, y la planta más pequeña, Damietta, de 5 millones de toneladas anuales, operada por Eni. Las dos plantas se consideran clave para los esfuerzos europeos por obtener GNL adicional, incluido el gas procedente de Israel. En junio de 2022, la Comisión Europea, Israel y Egipto firmaron un memorando de entendimiento trilateral sobre el suministro de gas israelí a través de la infraestructura de exportación de GNL de Egipto a la UE.

Como se ve, las cosas son más simples. Restringir la influencia China en Medio Oriente y tratar de manejar el negocio del petróleo, cereales ucranianos y transporte marítimo a Europa, condicionar a Egipto y Jordania y que el mundo basado en reglas siga el de las reglas estadounidenses. Ucrania desapareció del tablero, ahora Oriente Medio y Taiwán son los emergentes, ¿o ustedes creen que dos portaaviones americanos en el Mediterráneo son

para detener a Hamás?

eltabanoeconomista.wordpress.com

<https://www.lahaine.org/mundo.php/toda-guerra-tiene-una-ruta>