



Yemen hace pagar a Occidente el precio de su apoyo a Israel

ALBERTO CRUZ :: 26/12/2023

Occidente está perdiendo su hegemonía a una velocidad pasmosa. Lo que comenzó con Ucrania y su postura de apoyo a los neonazis ha eclosionado con el que proporciona a Israel en Gaza

El genocidio y la limpieza étnica pasan factura de forma definitiva.

El penúltimo golpe lo está proporcionando quien menos se esperaba, Yemen. Su estrategia de atacar a los barcos que transitan por su zona con destino a los puertos israelíes se han convertido en un claro efecto mariposa: no solo han afectado de forma determinante a los productos que recalcan en Israel, sino que han obligado a las grandes navieras a dejar de enviar sus barcos no solo con destino a este país sino que ya no circulan por el Golfo y el mar de Adén con destino al Mar Rojo debido a los ataques de Yemen en solidaridad con los palestinos. Un total de 18 ataques a barcos porta-contenedores en los dos meses que lleva la matanza de Gaza.

Antes de seguir, un poco de historia de la importancia que tiene lo que está pasando.

Desde el comienzo del genocidio y limpieza étnica realizado por el régimen de Israel en Gaza (a quien ya se puede considerar como el IV Reich), los militares de Yemen intentaron atacar el territorio sionista con misiles y drones, aún lo hacen, pero muchos de ellos fueron derribados por los sistemas antiaéreos occidentales ubicados en el Mar Rojo con la inestimable colaboración de sauditas, egipcios y jordanos.

Eso equivalía a enfrentarse directamente a los árabes, a los supuestos "hermanos", y directamente a los sauditas, con quienes están en conversaciones de paz para poner fin a la guerra de agresión que éstos lanzaron contra Yemen hace nueve años. Entonces cambiaron de táctica y prescindieron de los ataques que atravesaban los territorios de esos países árabes y se limitaron a lanzarlos con trayectoria sobre el Mar Rojo. También la mayoría fueron derribados por los buques estadounidenses antes de que penetrasen en el territorio sionista del IV Reich. La mayoría porque muchos misiles y drones siguen llegando a Eilat.

El siguiente paso fue el definitivo: atacar directamente a los barcos cargados con mercancías tanto israelíes como destinadas a Israel con independencia de quién sea su propietario. Aquí no se encontró por parte de Occidente ninguna forma de evitarlo, que es en lo que andan ahora.

Junto a ello hay otra cuestión no menor, que tiene su origen en América Latina. Resulta que el Canal de Panamá está en horas bajas: la crisis climática que estamos viviendo también le está afectando. Una gran sequía, una disminución del nivel de agua y una disminución de su rendimiento ha hecho que se haya limitado el calado máximo de los buques que quieren pasar por ahí, lo que ha provocado una disminución sustancial del tráfico por ese canal. Eso se está traduciendo en un mayor costo, de tiempo y de dinero, para las compañías navieras y dificultando la "recuperación económica", sobre todo de Occidente y, especialmente, de

EEUU. Porque por el Canal de Panamá pasa el grueso del comercio entre los países asiáticos (incluida China) con EEUU con destino a Nueva York y otras grandes ciudades de la costa este. Pero es que, además, es donde está la parte del león de la industria gasística y petrolera estadounidense, en el Golfo de México.

Como consecuencia, ahora no queda más remedio que seguir rutas más largas y ahí es donde entra el Canal de Suez. Pero para llegar a él hay que atravesar el estrecho de Bab al-Mandeb. Si además se tiene en cuenta que por aquí llega la mayor parte de los suministros al puerto israelí de Eilat, tenemos el panorama más completo. La estrategia del gobierno de Yemen, atacando a los barcos que van a Eilat, está logrando dos objetivos en uno: no solo han paralizado el tráfico marítimo por esta zona hacia Israel, sino que está poniendo en peligro los barcos de apoyo occidental a los genocidas.

Maersk, una de las principales compañías de transporte de contenedores, ha ordenado a sus buques que eviten esa zona, especialmente el Mar Rojo. De inmediato subieron las tarifas porque aumentaron los seguros de todas las compañías. Porque como consecuencia de ello, entre otras cosas como la mayor demora en el suministro, ha subido como la espuma el seguro de riesgo, del 0'007% del valor del barco mercante al 0'2%. Si se tiene en cuenta que la media de coste de un barco de estas características es de 77 millones de dólares, el seguro es en estos momentos de 154.000 dólares por barco mientras que antes de la decisión yemenita de atacarlos era de 5.390 dólares. Y eso repercute en los precios de la carga. Yemen lo justificó así: "si los alimentos y las medicinas no pueden entrar en la Franja de Gaza, cualquier barco que se dirija a Israel se convertirá en un objetivo legítimo". Lo están cumpliendo.

El éxodo lo inició Maersk, pero ya es general. Hapag-Lloyd Shipping Company ha hecho lo mismo, y otras dos compañías navieras, AP Moller y Mediterranean Shipping Company. El sábado hizo lo mismo la empresa china radicada en Hong Kong OOCL. Es decir, cinco de las seis principales navieras del mundo han renunciado a viajar por el Mar Rojo. Por aquí pasa ni más ni menos que el 40% del comercio marítimo mundial en estos momentos, aunque su tráfico normal antes de la crisis del Canal de Panamá era del 15% mundial.

Solo una compañía china, COSCO, siguió operando unos días más, con el beneplácito de Yemen. El apoyo de China al alto el fuego en Gaza, así como la intervención trascendental de la diplomacia china en la paz firmada entre Arabia Saudita e Irán a principios de 2023, está siendo tenido en cuenta por los yemenitas. Pero cuando EEUU decidió poner en marcha lo que se ha llamado pomposamente "Operación Guardián de la Prosperidad" con barcos de guerra con la excusa de "la amenaza 'hutí' a la seguridad marítima", el pasado 18 de diciembre, esta compañía también anunció que dejaba de operar en el Mar Rojo. Por lo tanto, ahora asistimos a un cierre total de hecho de dicha ruta marítima, por la que pasan al año cerca de 20.000 barcos, unos con destino a los países ribereños y otros para pasar por el Canal de Suez hacia el Mediterráneo.

Es algo devastador para el Israel que está llorando porque "se ha eliminado totalmente el transporte marítimo no solo hacia Eilat sino hacia Asdod de sus rutas tradicionales", y dice que eso no solo les perjudica a ellos, porque la pérdida de comercio en estos dos grandes puertos es ya del 85%, muy cerca del colapso total, sino a Arabia Saudita, Egipto, Jordania,

Alemania e Italia. No le falta razón.

No hay que cumplir con quien no cumple

Como tampoco le falta razón a EEUU cuando convoca a sus vasallos para que formen parte de la operación marítima en marcha con el argumento de que las acciones de Yemen contra los barcos suponen una violación del derecho internacional. Y técnicamente lo es, pero todo efecto tiene una causa y esta es la matanza y limpieza étnica que el Israel lleva a cabo en Gaza. Esto también es una violación del derecho internacional.

Por lo tanto, Yemen no está haciendo más que aplicar un aserto romano (de Roma, de cuando era imperio): *inadimpleti non est adimplendum*. Es decir, no hay que cumplir con quien no cumple. Que, además, forma parte de la legislación internacional recogida en el Convenio de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados y que, en síntesis, consiste en que se tiene derecho a dar por terminado un tratado en caso de incumplimiento por otra parte. Esto es el derecho internacional, ese que no gusta a Occidente y por eso habla de "orden internacional basado en reglas".

Todos los barcos que circulaban por esta zona se están desviando por el Cabo de Buena Esperanza, en el extremo de África austral. El presidente de la Autoridad del Canal de Suez de Egipto ha dicho que muchos barcos que normalmente habrían atravesado el Mar Rojo ahora están utilizando esta ruta alternativa. Eso es más tiempo y más dinero, como se ha apuntado más arriba. El aumento del costo de mercancías hacia Israel por esta ruta es ya del 300%, por dar otro dato.

Y no solo es Israel quien está sufriendo, sino el resto del mundo aunque en mucha menor medida. A esto es a lo que se agarra EEUU para hablar ahora con desparpajo de que "estamos ante un desafío internacional que exige una acción colectiva" y por eso ponen en marcha la estrategia de "patrullas conjuntas en el Mar Rojo y el Golfo de Adén para "garantizar el comercio internacional y el derecho de navegación".

Bonitas palabras, pero con repercusiones bastante modestas. Se esperaba que fuesen 40 los países que acudirían al llamado del gran patrón, pero solo han sido 8, junto a los propios EEUU: Bahrein, Canadá, Francia, Gran Bretaña, Italia, Países Bajos, Noruega y Seychelles. España, que estaba inicialmente en la lista, se retiró en el último momento diciendo que la decisión no podía tomarse unilateralmente. Francia e Italia se lo están pensando.

Curiosamente, ninguno de estos países tiene frontera con el Mar Rojo, y sólo el pequeño país Bahrein está situado en Oriente Próximo y donde está la principal base naval de EEUU en la zona, y sede de la Quinta Flota, necesaria para el abastecimiento de los barcos.

La ausencia de los principales países árabes, salvo que apoyen a Occidente de manera encubierta, va a reducir -si no a anular- la eficacia de la flota occidental, que no causa el menor miedo a los yemenitas puesto que ya han dicho que estos barcos también son sus objetivos si les atacan. Reiteran que "nuestra posición no está sujeta a negociación hasta que Israel cese las operaciones militares en Gaza y permita la entrada de ayuda humanitaria". De nuevo el *inadimpleti non est adimplendum*. De hecho, y a modo de refuerzo de sus palabras, han comenzado a minar las aguas del estrecho de Bab al-Mandeb.

Los líderes de Ansarolá han dicho algo más, y determinante: "la entrada o adhesión de cualquier país árabe a la coalición se considera un desastre que nunca ha sucedido en la historia árabe, y por tanto la participación de cualquier país árabe hará de todas sus instalaciones económicas y estratégicas un objetivo legítimo". Todo un aviso a navegantes, nunca mejor dicho, porque hay que recordar los ataques de Yemen a las instalaciones petroleras de Arabia Saudita en el pasado.

Estamos de forma clara ante un caso del efecto mariposa en el ámbito de la política y la economía internacionales, siendo los ataques yemenitas a barcos comerciales una manifestación de los "efectos colaterales" del conflicto palestino-israelí y el apoyo a la táctica genocida de Israel por parte de Occidente. Un apoyo que no sale gratis, ni mucho menos.

Yemen ha visto cómo su reputación está en aumento entre los pueblos árabes y musulmanes, y eso está retrayendo a Arabia Saudita, especialmente, a la hora de dar cobertura a esta iniciativa marítima occidental.

Pero hay otro elemento subyacente: además de proteger a Israel, EEUU trata de organizar sus peones contra Irán, a quien se considera el malo malísimo y que apoya a Yemen. Y eso, en estos momentos, es tóxico para los países árabes, miren con buenos o malos ojos a la resistencia palestina.

www.nodo50.org/ceprid/ - La Haine

<https://www.lahaine.org/mundo.php/yemen-hace-pagar-a-occidente>