

EL BLOQUEO DE SUEZ Y LA COMPETENCIA ENTRE RUTAS COMERCIALES

Bloqueo del Canal de Suez

El 23 de marzo de 2021 ocurrió un hecho inédito en los más de 150 años de historia del Canal de Suez: *"El MV Ever Given, uno de los cargueros con más capacidad de carga del mundo, se escoró (...) bloquea desde el martes una de las vías marítimas más transitadas del mundo y puede provocar grandes retrasos en el suministro de materias primas y petróleo."* (La Vanguardia, 25-03-2021). A decir de la versión oficial, una "ráfaga de viento" desvió a uno de los cargueros más grandes del mundo, pero no al resto de barcos, dejándolo encallado en medio del Canal de Suez.

El tráfico del canal supone entre el 12% y el 13% del comercio marítimo internacional, un millón de barriles de petróleo diarios y un 8% del gas natural del mundo (La Vanguardia, 25-03-2021), además del 2% del PIB de Egipto según Moody's (BBC, 29-03-2021).

El carguero en cuestión llevaba los nombres y apellidos del bloque anti-chino: bandera panameña, propiedad japonesa (Shoei Kisen Kaisha) y operador taiwanés (Evergreen Marine Corp). El carguero estuvo bloqueando el canal una semana entera hasta que pudo ser retirado, conllevando unas pérdidas diarias para el canal de unos 15 millones de dólares y el bloqueo de una cantidad de mercancías estimadas en 9.600 millones de dólares diarios, o 400 millones por hora, o 6,7 millones por minuto (BBC, 29-03-2021). Las mismas fuentes indican que la aseguradora alemana Allianz analizó que el coste global sería de entre 6.000 y 10.000 millones de dólares por semana de bloqueo para todo el comercio mundial, reduciendo incluso el tráfico mundial anual en hasta un 0,4%.

Causalidad vs. casualidad

Cuando suceden episodios de este tipo, siempre hay quien se acuerda de la *casualidad*. Según este planteamiento, los sucesos de la humanidad se explican por la *casualidad* cuando no por el destino o la voluntad de hombres ilustres. A la *casualidad*, los marxistas tenemos el deber de oponerle la *causalidad*.

En varios idiomas estas palabras se parecen mucho y con cambiar una letra de sitio se pasa de la una a la otra, pero las consecuencias son devastadoras.

La **CASUALIDAD** lleva al IDEALISMO y al AGNOSTICISMO, a la negación de la posibilidad del conocimiento postulada por la burguesía ya reaccionaria. La **CAUSALIDAD** lleva al MATERIALISMO DIALÉCTICO y al DETERMINISMO ECONÓMICO, lleva a la previsión de la superación del capitalismo a manos de la clase proletaria, a la revolución comunista.

La reivindicación del materialismo y del determinismo son un punto fundamental del marxismo, como lo han demostrado en su defensa a ultranza de la misma Marx, Engels, Lenin y la Izquierda Comunista. Sin ellos, se desmorona todo el edificio de nuestra doctrina y, por esto, este es el blanco al que apunta de manera general la burguesía: *"Si un conocimiento general de la naturaleza y de la historia, o parte de ella, es posible, este comprende, inseparable de sí, la investigación del futuro: cualquier fundada polémica contra el marxismo no puede estar más que sobre el terreno de la negación del conocimiento humano y de la ciencia."* (Utopía, Ciencia, Acción; Propiedad y Capital, Prometeo, 1952).

Lenin sacaba esta conclusión del revuelo provocado por la publicación de la obra del naturalista E. Haeckel: *"ha hecho resaltar con singular relieve el carácter de partido de la filosofía en la sociedad contemporánea, de una parte, y el*

verdadero alcance social de la lucha del materialismo contra el idealismo y el agnosticismo, de otra." (Materialismo y empiriocriticismo, Lenin, 1909).

Esta reivindicación del determinismo no debe confundirse con un retorno al mecanicismo que conduciría a una visión fatalista de la historia y, por ende, a una devaluación del órgano Partido y de su función histórica: *"hay que observar que la solución final del problema planteado no es una fórmula immanente según la cual, una vez encontrada esta clave universal, es posible decir que, si se deja que los fenómenos económicos se desarrollen, se determinará con seguridad una serie prevista y establecida de hechos políticos."*

Nuestra crítica equivale a una depreciación completa y definitiva, no tanto de la acción de cada uno de los individuos, presentados incluso como protagonistas de los hechos históricos, sino de las intenciones y perspectivas con las cuales ellos creyeron poder coordinar dicha acción; pero esto no significa negar que un organismo colectivo, como el partido de clase, tenga o deba tener una iniciativa y una voluntad propias. (Tesis de Lyon, 1926).

No sería marxismo pretender tener siempre a mano una explicación *causal* de cualquier hecho o circunstancia puntual, para la que muchas veces faltaría incluso el acceso a elementos determinantes, los cuales a menudo afloran con retraso. Pero sería mucho menos marxismo – una verdadera impugnación del mismo en realidad – sacar de esto una apología de la *casualidad* que ante cada suceso y cada hecho se niegue a indagar y buscar sus determinaciones materiales, que ante cada suceso y cada hecho no tuviera más que exclamar: ¡CARAMBA, QUÉ CASUALIDAD!

De la relación entre la *casualidad* (o *accidentalidad*) y la *causalidad* en la explicación materialista del mundo, dio una acertada formulación el Plejánov todavía marxista: *"La casualidad es algo relativo. No aparece más que en el punto de intersección de los procesos necesarios."* (El papel del individuo en la historia, Plejánov, 1898).

Por lo tanto, es tarea de los marxistas indagar en los procesos económicos e históricos desde la perspectiva del materialismo dialéctico y del determinismo económico y ubicar los hechos y acontecimientos en el marco de los procesos necesarios del desarrollo del capitalismo – sea incluso en el formato de hipótesis – para poder cumplir la función de *"la defensa y precisión, en relación con los nuevos grupos de hechos que se presentan, de los postulados programáticos fundamentales, o sea, de la conciencia teórica del movimiento de la clase obrera."* (Tesis de Lyon, 1926).

No se puede olvidar que la función del Partido no es la de la simple expectación histórica ni la de una acción voluntarista sin raíz en el desarrollo de la realidad material, de la que es *producto*, por lo que en la defensa y previsión en relación con los nuevos grupos de hechos tiene una componente de previsión histórica, que le permitirá ser *factor*: *"el partido es para nosotros, al mismo tiempo, factor y producto del desarrollo histórico"*. (Tesis de Lyon, 1926).

"Aquellos que se burlan de la posibilidad de trazar un gran itinerario histórico a mitad del curso (como sucedería a quien, habiendo descendido el río desde su nacimiento hasta la mitad, se pusiera a diseñar el mapa de éste hasta el océano; conjetura no inaccesible para la ciencia física geográfica), son llevados a excluir cualquier posibilidad de influencia de individuos o grupos

sobre la historia, o a exagerarla, por cuanto respecta sin embargo a una sucesión inmediata.” (Utopía, Ciencia, Acción; Propiedad y Capital, Prometeo, 1952).

Por este motivo, los marxistas no pueden simplemente encogerse de hombros ante hechos que tienen el impacto de bloquear el comercio mundial durante una semana, sino que deben sacar de ello una oportunidad para analizar los intereses en juego y su evolución material, qué empuja a unos y a otros a actuar y, como instrumento válido de análisis, preguntarnos a quién beneficia o incluso a quién podría haber beneficiado porque sabemos bien, con Engels, que con frecuencia las consecuencias de los actos son cualquier otra cosa menos la buscada por quien los llevó a cabo.

Si luego resulta que no podemos establecer meridianamente “fue éste” o “fue aquél”, podremos sin embargo entender mejor los condicionantes que llevaron a la resultante, los procesos necesarios en cuya intersección se manifiesta la “accidentalidad” histórica. Si, aún peor, la hipótesis de trabajo se demuestra errónea con el tiempo y afloran elementos que indicarían otra o desacreditarían completamente la anterior, igualmente **el daño es infinitamente menor que la posición según la cual debemos arrodillarnos siempre ante la CASUALIDAD y la ACCIDENTALIDAD**, según la cual debe descartarse cualquier tentativa de explicación materialista de los hechos que irrumpen en el tablero mundial de la guerra comercial; lo que es una auténtica abjuración del materialismo dialéctico y del marxismo, aunque se implemente tácitamente, sin afirmarlo explícitamente, por la vía de encogerse de hombros ante cada hecho de envergadura.

Competencia entre rutas comerciales

Volviendo al bloqueo, éste representó el parón momentáneo de la circulación marítima de mercancías en una vía en la que el 90% de las mercancías que circulan tiene origen o destino en Europa.

La ruta a través del Canal de Suez se encuentra en competencia con un creciente número de otras rutas comerciales, hasta el punto que las autoridades del canal han tenido que rebajar las tarifas en los últimos tiempos:

- La ruta híbrida que Israel promociona a través del golfo de Áqaba primero y luego en tren por vía terrestre desde Eliat hasta Haifa (tren construido por China y puerto gestionado también por China);
- La ruta ártica promovida por Rusia (por la que ya se ha logrado circular sin rompehielos);
- La ruta terrestre por tren a través de Asia promovida por Pekín y sus proyectos de nuevas rutas de la seda;
- La ruta por el Cabo de Buena Esperanza que con los precios del fuel suficientemente bajos venía siendo más barata que abonar los aranceles de paso cobrados por el gobierno egipcio.

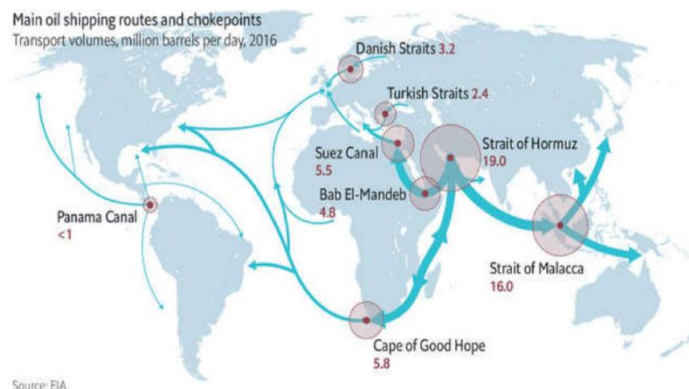
Intencionado o no, lo que pone de manifiesto el bloqueo del Canal de Suez es la facilidad con que se puede estrangular una ruta comercial en general y ésta en particular. Esto representa una seria advertencia para China y la UE en relación con su comercio bilateral, así como para Egipto en relación con el peaje que cobra al comercio mundial.

Más del 80% del comercio mundial se realiza por mar. La mayor alteración del equilibrio entre las rutas anteriores la producirá la red impulsada por China, precisamente, por tierra y a través de la cual este imperialismo inunda al mundo con su influencia y con su sobreproducción de mercancías.

Más puntos de estrangulamiento del comercio mundial

La importancia de la ruta de Suez se pone de manifiesto con sólo hacer un listado de las bases militares que se acumulan en el Mar Rojo y en el Golfo de Adén: EAU en Eritrea y en Socotra; Rusia en Port Sudan; China, EEUU y Francia en Yibuti.

Pero, el Canal de Suez no es el único cuello de botella del tráfico marítimo mundial. Existen varios puntos en el globo terráqueo donde una acción como la sucedida en Suez, o el simple despliegue de una flotilla, el lanzamiento de químicos o la diseminación de minas en el mar, o cualquier otra treta que se le ocurra al imperialismo de turno, puede bloquear una parte importante del tráfico marítimo mundial.



Por el estrecho de Ormuz pasa el 34% del petróleo transportado por mar (Cinco Días, 12-04-2021). Consecuencia: “El primer ministro israelí, Benjamin Netanyahu, acusó a principios de mes a Irán del ataque que acababa de sufrir el mercante Helios Ray, registrado en Bahamas por una empresa de Israel, en aguas del golfo de Omán. Otra supuesta acción armada ocurrida un mes después en aguas del mar Arábigo — contra el portacontenedores Lori, de bandera liberiana pero también propiedad de una compañía radicada en Haifa— ha sido aireado durante el pasado fin de semana por la prensa hebrea.

Entre ambos incidentes, el diario estadounidense The Wall Street Journal reveló que comandos de la Armada israelí han estado saboteando desde hace más de un año una decena de petroleros y buques iraníes que navegaban con combustible y presunto material de uso militar por el Mediterráneo y el mar Rojo.” (El País, 02-03-2021).

“Uno de los mayores navíos de la Armada iraní, el buque cisterna Kharg, se hundió ayer en el golfo de Omán tras incendiarse la víspera por causas desconocidas (...) Horas después, la televisión estatal daba cuenta de otro incendio en una refinería al sur de Teherán (...) Desde 2019, varios cargueros han sido objeto de misteriosas explosiones en el mar de Omán, que comunica con el estrecho de Ormuz, (...) al parecer causados por minas lapa adheridas al casco de los barcos.” (El País, 03-06-2021).

En estos puntos estrechos puede bastar con una flotilla incluso de lanchas, como la que EEUU teme que Irán haya enviado a Venezuela y con las que actualmente opera en el golfo Pérsico: “Las lanchas rápidas son de la clase iraní Peykaap (...). Con casi 60 pies de eslora, pueden llevar dos letales misiles antibuque que tienen un alcance de cerca de 20 millas en modo superficie-superficie, así como un par de torpedos de 13 pulgadas. (...) las vemos con frecuencia en el Golfo Pérsico, acosando a los buques mercantes y desafiando ocasionalmente a nuestros buques de guerra. Son bastante peligrosos,

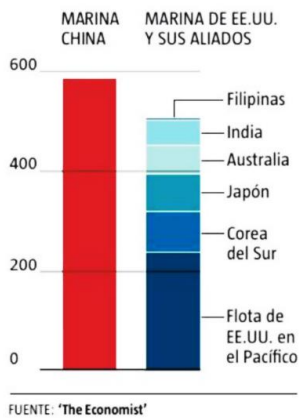
especialmente en una vía marítima restringida como el Golfo.” (Bloomberg, 11-06-2021).

Como afirmó nuestra corriente en 1957, el dominio del imperialismo inglés primero y estadounidense después se ha basado en su poder militar naval: *“Quien detenta la hegemonía mundial en el campo naval se habilita para la hegemonía en el campo del comercio mundial, que es el verdadero fundamento del imperialismo capitalista.”* (El imperialismo de los portaaviones, el Programa Comunista, nº2, 1957, publicado en El Comunista nº38, de octubre de 1999).

El desarrollo militar naval chino

China intenta balancear este hecho a través de sus inversiones en las llamadas “nuevas rutas de la seda”, trasladando una parte creciente del transporte de sus mercancías a la vía terrestre para zafarse del control de los portaaviones (sobre todo estadounidenses) y de la exposición a bloqueos como el de Suez.

Ahora bien, China no se limita a desarrollar una red de distribución por vía terrestre, sino que en los últimos años se ha hecho con la construcción, participación y gestión de numerosos puertos claves en todo el mundo a través de sus empresas China Merchants Port Holdings y COSCO Shipping (El Pireo, Tánger, Valencia, Génova, Haifa, Gwadar, Chancay, El Hamdania, Rotterdam, etc. incluyendo el 20% de la propia Terminal de Containers del Canal de Suez en Port Said), así como ha desarrollado su flota militar y tomado posiciones militares en lugares estratégicos del comercio marítimo: *“China ya es el país con más buques de guerra operativos con 350 (255 en el 2015). (...) Tienen los mayores astilleros del mundo (...). La República Popular bota en un año el mismo tonelaje en buques que toda la marina del Reino Unido junta”, alerta Greg Poling, del Centre for Strategic Studies (CSIS) de Washington DC.* (La Vanguardia, 20-06-2021).



Si la flota de China está compuesta por 350 buques, la de EEUU cuenta con 293 (La Vanguardia, 20-06-2021). En el gráfico anterior se puede ver el ritmo de crecimiento, observando la nueva flota botada entre 2015 y 2019 por China y por sus competidores, en miles de toneladas.

No en balde la primera base militar china en el exterior (que desde luego no será la última) se instaló en Yibuti, puerto que controla la entrada, ni más ni menos, que del Mar Rojo y por

ende del propio Canal de Suez. También mantiene un pie firme en posiciones militares estratégicas en todo el Mar del Sur de la China (maniobras militares, construcción de islas artificiales, despliegue de flotas “pesqueras”, etc.), cuya soberanía discuten los países limítrofes y el imperialismo occidental en general. En el estrecho de Malaca circulan el 25% de las mercancías del comercio mundial además de ser la principal ruta por donde pasa el petróleo importado por China (Cinco Días, 12-04-2021).

El comandante supremo aliado en Europa de la OTAN y comandante del Mando Europeo de los Estados Unidos en el período de la intervención militar en Libia de 2011 y de las operaciones secretas de Estados Unidos en Siria, a principios de la década de los 2010, acaba de publicar una novela titulada 2034 que hace estallar la tercera guerra mundial precisamente... en el Mar del Sur de la China y que no augura un final precisamente positivo para EEUU. ¡EL BARRIL DE PÓLVORA SOBRE EL QUE VIVIMOS PUEDE REVENTAR POR MUCHOS LADOS, Y HASTA LOS PROPIOS IMPERIALISTAS YA TIENEN PESADILLAS CON ELLO!

Su interés de clase, hace que la burguesía estadounidense se olvide en su fantasía de que con la crisis y la guerra nacerá no sólo el conflicto interimperialista sino el conflicto entre clases: de su guerra surgirá – si no surge antes – la revolución social que acabará para siempre con el monstruo mercantil capitalista y sus guerras.

La crisis de sobreproducción no hace más que agudizar la situación de conflicto entre bandidos imperialistas: *“cuando ya no se trata precisamente del reparto de las ganancias, sino de las pérdidas, cada cual procura reducir en la medida de lo posible la parte alícuota que en ellas le corresponde, para hacer cargar con ellas a los demás. Las pérdidas son inevitables para la clase en su conjunto. Pero, ¿qué parte de ellas tiene que soportar cada capitalista? Esto lo decide la fuerza y la astucia; al llegar aquí, la concurrencia se convierte en una lucha entre hermanos enemigos. A partir de este momento se impone el antagonismo entre el interés de cada capitalista individual y el de la clase capitalista en su conjunto, del mismo modo que antes la identidad de estos intereses se abría paso prácticamente a través de la concurrencia.”* (El Capital, Libro III, Capítulo XV, K. Marx). Esta lucha se llevará a cabo con todos los medios que tengan a mano: *“«El capital» (dice el Quarterly Reviewer) «huye de los tumultos y las riñas y es tímido por naturaleza. Esto es verdad, pero no toda la verdad. El capital tiene horror a la ausencia de ganancias o a la ganancia demasiado pequeña, como la naturaleza al vacío. Conforme aumenta la ganancia, el capital se envalentona. Asegúresele un 10 por 100 y acudirá a donde sea; un 20 por 100, y se sentirá ya animado; con un 50 por 100, positivamente temerario; al 100 por 100, es capaz de saltar por encima de todas las leyes humanas; el 300 por 100, y no hay crimen a que no se arriesgue, aunque arrostre el patíbulo. Si el tumulto y las riñas suponen ganancia, allí estará el capital encizañándolas. Prueba: el contrabando y el comercio de esclavos”* (citado en El Capital, Libro I, Capítulo XXIV, K. Marx).

LAS TENSIONES IMPERIALISTAS EN ORIENTE MEDIO ESTALLAN EN GAZA

Oriente Medio sigue estando en ebullición, con cada potencia regional tratando de imponerse a las demás y como efecto de los movimientos en este tablero de EEUU y China.

Extensión de la influencia China en la región

La influencia china se extiende por Oriente Medio, como en

todo el mundo. Con Irán, *“China acuerda invertir 400.000 millones de dólares (...) en los próximos 25 años a cambio de un suministro continuo de petróleo.”* (New York Times, 27-03-2021). Los intercambios comerciales China-Turquía (segundo ejército de la OTAN) llegaron a los 24.000 millones de dólares en