

Consecuencias de la guerra

Por: Vijay Prashad. 26/11/2023

Cómo la guerra contra Gaza ha paralizado el Corredor Económico India-Oriente Medio-Europa

El 9 de septiembre de 2023, durante la reunión del G20 en Nueva Delhi, los Gobiernos de siete países y la Unión Europea [firmaron](#) un memorando de entendimiento para crear un Corredor Económico India-Medio Oriente-Europa. Sólo tres de los países (India, Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos o EAU) formarían parte directamente de este corredor, que debía comenzar en India, atravesar el Golfo y terminar en Grecia. Los países europeos (Francia, Alemania e Italia), así como la Unión Europea, se unieron a esta iniciativa porque esperaban que el IMEC fuera una ruta comercial para que sus productos llegaran a la India y para acceder a los productos indios a un coste –esperaban– reducido.

Estados Unidos, que fue uno de los promotores del PIEM, lo impulsó como medio tanto para aislar a China e Irán como para acelerar la normalización de las relaciones entre Israel y Arabia Saudí. Parecía un instrumento perfecto para Washington: aislar a China e Irán, acercar a Israel y Arabia Saudí y estrechar los lazos con India, que parecían haberse debilitado por la reticencia de este país a unirse a Estados Unidos en su política respecto a Rusia.

La guerra de Israel contra los palestinos y las palestinas en Gaza ha cambiado toda la ecuación y ha paralizado la IMEC. Ahora es inconcebible que Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos participen en un proyecto de este tipo con los israelíes. La opinión pública del mundo árabe está en llamas, con una ira inflamada por los bombardeos indiscriminados de Israel y la catastrófica pérdida de vidas civiles. Los países de la región que mantienen estrechas relaciones con Israel –como Jordania y Turquía– han tenido que endurecer su retórica contra Israel. A corto plazo, al menos, es imposible imaginar la puesta en marcha del IMEC.

Pivote hacia Asia

Dos años antes de que China inaugurara su iniciativa “una franja, una ruta” o la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés), Estados Unidos ya

había planeado una ruta comercial financiada por el sector privado para unir India con Europa y estrechar los lazos entre Washington y Nueva Delhi. En 2011, la entonces secretaria de Estado estadounidense, Hillary Clinton, pronunció un [discurso](#) en Chennai (India) en el que habló de la creación de una Nueva Ruta de la Seda que iría desde India hasta Asia Central, pasando por Pakistán. Esta nueva “telaraña y red internacional de conexiones económicas y de tránsito” sería un instrumento para que Estados Unidos creara un nuevo foro intergubernamental y una “zona de libre comercio” de la que Estados Unidos sería miembro (de forma muy similar a como Estados Unidos forma parte de la [Cooperación Económica Asia-Pacífico](#) o APEC).

La Nueva Ruta de la Seda formaba parte de un “pivote hacia Asia” más amplio, en palabras del presidente estadounidense Barack Obama. Este “pivote” se diseñó para frenar el ascenso de China e impedir su influencia en Asia. El [artículo](#) de Clinton en “Política Exterior” (*America’s Pacific Century*, 11 de octubre de 2011) sugería que esta Nueva Ruta de la Seda no era antagónica a China. Sin embargo, esta retórica del “pivote” llegó junto con el [nuevo concepto](#) *AirSea Battle* del ejército estadounidense que se diseñó en torno al conflicto directo entre Estados Unidos y China (el concepto se basaba en un [estudio](#) del Pentágono de 1999 llamado “Asia 2025” que señalaba que “las amenazas están en Asia”).

Dos años más tarde, el Gobierno chino declaró que construiría un proyecto masivo de infraestructuras y comercio denominado “Una Franja, una Ruta”, que más tarde se llamaría Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés). En los diez años siguientes, de 2013 a 2023, las inversiones de la BRI [ascendieron](#) a 1,04 billones de dólares repartidos en 148 países (tres cuartas partes de los países del mundo). En este breve periodo, el proyecto BRI ha dejado una huella considerable en el mundo, especialmente en las naciones más pobres de África, Asia y América Latina, donde el BRI ha realizado inversiones para construir infraestructuras e industria.

Estados Unidos, escarmentado por el crecimiento de la BRI, intentó bloquearla a través de varios instrumentos: la [América Crece](#) para América Latina y la [Corporación del Desafío del Milenio](#) para el sur de Asia. El punto débil de estos intentos fue que ambos dependían de la financiación de un sector privado poco entusiasta.

Complicaciones del IMEC

Incluso antes del bombardeo israelí de Gaza, la IMEC se enfrentaba a varios problemas graves.

En primer lugar, el intento de aislar a China parecía ilusorio, dado que el principal puerto griego del corredor –en El Pireo– está [gestionado](#) por la China Ocean Shipping Corporation, y que los puertos de Dubai cuentan con considerables [inversiones](#) del puerto chino de Ningbo-Zhoushan y del puerto marítimo de Zhejiang. Arabia Saudí y los EAU son ahora miembros del BRICS+, y ambos países participan en la Organización de Cooperación de Shanghai.

En segundo lugar, todo el proceso IMEC depende de la financiación del sector privado. El Grupo Adani –estrechamente vinculado al primer ministro indio Narendra Modi y [en el punto de mira](#) por prácticas fraudulentas– ya es propietario del [puerto de Mundra](#) (Gujarat, India) y del [puerto de Haifa](#) (Israel), y pretende hacerse con una [participación](#) en el puerto del Pireo. En otras palabras, el corredor IMEC está dando cobertura geopolítica a las inversiones de Adani desde Grecia hasta Gujarat.

En tercer lugar, la vía marítima entre Haifa y El Pireo atravesaría aguas disputadas entre Turquía y Grecia. Esta “disputa del Egeo” ha provocado que el Gobierno turco [amenace](#) con la guerra si Grecia sigue adelante con sus designios.

En cuarto lugar, todo el proyecto dependía de la “normalización” entre Arabia Saudí e Israel, una extensión de los Acuerdos de Abraham que llevó a Bahrein, Marruecos y los Emiratos Árabes Unidos a [reconocer](#) a Israel en agosto de 2020. En julio de 2022, India, Israel, los Emiratos Árabes Unidos y los Estados Unidos formaron el Grupo I2U2, con la [intención](#), entre otras cosas, de “modernizar las infraestructuras” y “avanzar en vías de desarrollo con bajas emisiones de carbono” [mediante](#) “asociaciones de empresas privadas”. Éste fue el precursor del IMEC. Ni la “normalización” con Arabia Saudí ni el avance del proceso I2U2 entre EAU e Israel parecen posibles en este clima. Los bombardeos israelíes contra los palestinos de Gaza han congelado este proceso.

Los anteriores proyectos indios de rutas comerciales, como el [Corredor Internacional de Comercio Norte-Sur](#) (con India, Irán y Rusia) y el Corredor de [Crecimiento Asia-África](#) (liderado por India y Japón), no han pasado del papel al puerto por multitud de

razones. Éstos, al menos, tenían el mérito de ser viables. El IMEC correrá la misma suerte que estos corredores, en cierta medida debido al bombardeo de Gaza por Israel, pero también a la fantasía de Washington de que puede “derrotar” a China en una guerra económica.

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: El viejo topo

Fecha de creación

2023/11/26