

EL BLOQUEIG DE SUEZ I LA COMPETÈNCIA ENTRE RUTES COMERCIALS

Bloqueig del Canal de Suez

El 23 de març de 2021 va succeir un fet inèdit en els més de 150 anys d'història del Canal de Suez: *"L'MV Ever Given, un dels vaixells de càrrega amb més capacitat de càrrega del món, es va escorar (...) bloqueja des de dimarts una de les vies marítimes més transitades del món i podria provocar grans retards en el subministrament de matèries primeres i petroli."* (La Vanguardia, 25-03-2021). A dir de la versió oficial, una "ràfega de vent" va desviar a un dels vaixells de càrrega més grans del món, però no a la resta de vaixells, deixant-lo encallat enmig del Canal de Suez.

El tràfic del canal suposa entre el 12% i el 13% del comerç marítim internacional, un milió de barrils de petroli diaris i un 8% del gas natural del món (La Vanguardia, 25-03-2021) a més del 2% del PIB d'Egipte segons Moody's (BBC, 29-03-2021).

El vaixell de càrrega en qüestió portava els noms i cognoms del bloc anti-xinès: bandera panamenya, propietat japonesa (Shoei Kisen Kaisha) i operador taiwanès (Evergreen Marine Corp). El vaixell de càrrega va estar bloquejant el canal una setmana sencera fins que va poder ser retirat, comportant unes pèrdues diàries pel canal d'uns 15 milions de dòlars i el bloqueig d'una quantitat de mercaderies estimades en 9.600 milions de dòlars diaris, o 400 milions per hora, o 6,7 milions per minut (BBC, 29-03-2021). Les mateixes fonts indiquen que l'asseguradora alemanya Allianz va analitzar que el cost global seria d'entre 6.000 i 10.000 milions de dòlars per setmana de bloqueig per a tot el comerç mundial, reduint inclús el tràfic mundial anual en fins a un 0,4%.

Causalitat vs. casualitat

Quan succeeixen episodis d'aquest tipus, sempre hi ha qui se'n recorda de la *casualitat*. Segons aquest plantejament, els successos de la humanitat s'expliquen per la *casualitat* quan no pel destí o la voluntat d'homes il·lustres. A la *casualitat*, els marxistes tenim el deure d'oposar-li la *causalitat*.

En diversos idiomes aquestes paraules s'assemblen molt i amb canviar una lletra de lloc es passa de l'una a l'altra, però les conseqüències són devastadores.

La **CASUALITAT** porta a l'IDEALISME i a l'AGNOSTICISME, a la negació de la possibilitat del coneixement postulada per la burgesia ja reaccionària. La **CAUSALITAT** porta al MATERIALISME DIALÈCTIC i al DETERMINISME ECONÒMIC, porta a la previsió de la superació del capitalisme a mans de la classe proletària, a la revolució comunista.

La reivindicació del materialisme i del determinisme són un punt fonamental del marxisme, com han demostrat en la seva defensa a ultrança de la mateixa Marx, Engels, Lenin i l'Esquerra Comunista. Sense ells, s'ensorra tot l'edifici de la nostra doctrina i, per això, aquest és el blanc al qual apunta de manera general la burgesia: *"Si un coneixement general de la naturalesa i de la història, o part d'ella, és possible, aquest comprèn, inseparable de si, la investigació del futur: qualsevol fundada polèmica contra el marxisme no pot estar més que sobre el terreny de la negació del coneixement humà i de la ciència."* (Utopia, Ciència, Acció; Propietat i Capital, Prometeo, 1952).

Lenin treia aquesta conclusió del revolució provocat per la publicació de l'obra del naturalista E. Haeckel: *"ha fet ressaltar amb singular relleu el caràcter de partit de la filosofia en la societat contemporània, d'una part, i el veritable abast social de la lluita del materialisme contra l'idealisme i*

l'agnosticisme, d'altra." (Materialisme i empiriocriticisme, Lenin, 1909).

Aquesta reivindicació del determinisme no s'ha de confondre amb un retorn al mecanisme que conduiria a una visió fatalista de la història i, per tant, a una devaluació de l'òrgan Partit i de la seva funció històrica: *"cal observar que la solució final del problema plantejat no és una fórmula immanent segons la qual, una vegada trobada aquesta clau universal, és possible dir que, si es deixa que els fenòmens econòmics es desenvolupin, es determinarà amb seguretat una sèrie prevista i establerta de fets polítics."*

La nostra crítica equival a una depreciació completa i definitiva, no tant de l'acció de cadascun dels individus, presentats fins i tot com a protagonistes dels fets històrics, sinó de les intencions i perspectives amb les quals ells van creure poder coordinar aquesta acció; però això no significa negar que un organisme col·lectiu, com el partit de classe, tingui o hagi de tenir una iniciativa i una voluntat pròpies. (Tesis de Lyon, 1926)

No seria marxisme pretendre tenir sempre a mà una explicació *causal* de qualsevol fet o circumstància puntual, per a la qual moltes vegades faltaria fins i tot l'accés a elements determinants, els quals sovint afloren amb retard. Però seria molt menys marxisme – una veritable impugnació del mateix en realitat – treure'n d'això una apologia de la *casualitat* que davant cada succés i cada fet es negui a indagar i buscar les seves determinacions materials, que davant cada succés i cada fet no tingués més que exclamar: CARAM, QUINA CASUALITAT!

De la relació entre la *casualitat* (o *accidentalitat*) i la *causalitat* en l'explicació materialista del món, va donar-ne una encertada formulació el Plejánov encara marxista: *"La casualitat és quelcom relatiu. No apareix més que en el punt d'intersecció dels processos necessaris."* (El paper de l'individu en la història, Plejánov, 1898).

Per tant, és tasca dels marxistes indagar en els processos econòmics i històrics des de la perspectiva del materialisme dialèctic i del determinisme econòmic i ubicar els fets i esdeveniments en el marc dels processos necessaris del desenvolupament del capitalisme – sigui fins i tot en el format d'hipòtesi – per a poder complir la funció de *"la defensa i precisió, en relació amb els nous grups de fets que es presenten, dels postulats programàtics fonamentals, és a dir, de la consciència teòrica del moviment de la classe obrera."* (Tesis de Lyon, 1926).

No es pot oblidar que la funció del Partit no és la de la simple expectació històrica ni la d'una acció voluntarista sense arrel en el desenvolupament de la realitat material, de la que és *producte*, per la qual cosa en la defensa i previsió en relació amb els nous grups de fets té una component de previsió històrica, que li permetrà ser *factor*: *"el partit és per a nosaltres, al mateix temps, factor i producte del desenvolupament històric"*. (Tesis de Lyon, 1926).

"Aquells que es burlen de la possibilitat de traçar un gran itinerari històric a meitat del curs (com li succeiria a qui, havent descendit el riu des del seu naixement fins a la meitat, es possés a dissenyar el mapa d'aquest fins l'oceà; conjectura no inaccessible per a la ciència física geogràfica), són portats a excloure qualsevol possibilitat d'influència d'individus o grups sobre la història, o a exagerar-la, per quant respecta no obstant

a una successió immediata.” (Utopia, Ciència, Acció; Propietat i Capital, Prometeo, 1952).

Per aquest motiu, els marxistes no poden simplement encongir-se d'espatlles davant fets que tenen l'impacte de bloquejar el comerç mundial durant una setmana, sinó que han d'extreure'n una oportunitat per tal d'analitzar els interessos en joc i la seva evolució material, què empeny a uns i altres a actuar i, com instrument vàlid d'anàlisi, preguntar-nos a qui beneficia o fins i tot a qui podria haver beneficiat perquè sabem bé, amb Engels, que amb freqüència les conseqüències dels actes són qualsevol altra cosa menys la buscada per qui els va dur a terme.

Si després resulta que no podem establir claríssimament “*va ser aquest*” o “*va ser aquell*”, podrem però entendre millor els condicionants que van portar a la resultant, els processos necessaris on en la seva intersecció es manifesta “l'accidentalitat” històrica. Si, encara pitjor, la hipòtesi de treball es demostra errònia amb el temps i afloren elements que n'indicarien una altra o desacreditarien completament l'anterior, igualment **el dany és infinitament menor que la posició segons la qual ens hem d'agenollar sempre davant la CASUALITAT i l'ACCIDENTALITAT**, segons la qual ha de descartar-se qualsevol temptativa d'explicació materialista dels fets que irrompen en el tauler mundial de la guerra comercial; el que és una autèntica abjuració del materialisme dialèctic i del marxisme, encara que s'implementi tàcitament, sense afirmar-ho explícitament, per la via d'encongir-se d'espatlles davant cada fet d'envergadura.

Competència entre rutes comercials

Tornant al bloqueig, aquest va representar l'aturada momentània de la circulació marítima de mercaderies en una via en la qual el 90% de les mercaderies que circulen tenen origen o destí a Europa.

La ruta a través del Canal de Suez es troba en competència amb un creixent nombre d'altres rutes comercials, fins al punt que les autoritats del canal han hagut de rebaixar les tarifes en els últims temps:

- La ruta híbrida que Israel promociona a través del golf d'Àqaba primer i després en tren per via terrestre des d'Eilat fins a Haifa (tren construït per la Xina i port gestionat també per la Xina);
- La ruta àrtica promoguda per Rússia (per la qual ja s'ha aconseguit circular sense trencagels);
- La ruta terrestre per tren a través d'Àsia promoguda per Pequín i els seus projectes de noves rutes de la seda;
- La ruta pel Cap de Bona Esperança que amb els preus del fuel suficientment baixos venia sent més barata que abonar els aranzels de pas cobrats pel govern egipci.

Intencionat o no, el que posa de manifest el bloqueig del Canal de Suez és la facilitat amb la qual es pot escanyar una ruta comercial en general i aquesta en particular. Això representa una seria advertència per la Xina i la UE en relació amb el seu comerç bilateral, així com per Egipte en relació amb el peatge que cobra al comerç mundial.

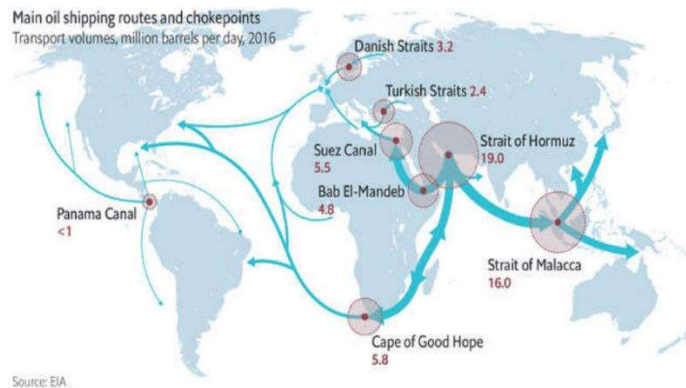
Més del 80% del comerç mundial es realitza per mar. La major alteració de l'equilibri entre les rutes anteriors la produirà la xarxa impulsada per la Xina, precisament, per terra i mitjançant la qual aquest imperialisme inunda el món amb la seva influència i amb la seva sobreproducció de mercaderies.

Més punts d'estrangulament del comerç mundial

La importància de la ruta de Suez es posa de manifest amb

només fer un llistat de les bases militars que s'acumulen al Mar Roig i al Golf d'Adén: EAU a Eritrea i a Socotra; Rússia a Port Sudan; Xina, EEUU i França a Djibouti.

Però, el Canal de Suez no és l'únic coll d'ampolla del tràfic marítim mundial. Existeixen diversos punts al globus terraquí on una acció com la succeïda a Suez, o el simple desplegament d'una flotilla, el llançament de químics o la disseminació de mines al mar, o qualsevol altre ardit que se li acudeixi a l'imperialisme de torn, pot bloquejar una part important del tràfic marítim mundial.



Per l'estret d'Ormuz passa el 34% del petroli transportat per mar (Cinco Días, 12-04-2021). Conseqüència: “*El primer ministre israelià, Benjamin Netanyahu, va acusar a principis de mes a l'Iran de l'atac que acabava de sofrir el mercant Helios Ray, registrat a les Bahames per una empresa d'Israel, en aigües del golf d'Oman. Altra suposada acció armada ocorreguda un mes després en aigües del mar Àrabic —contra el portacontenidors Lori, de bandera liberiana però també propietat d'una companyia radicada a Haifa— ha estat airejat durant el passat cap de setmana per la premsa hebrea.*”

Entre els dos incidents, el diari estatunidenc *The Wall Street Journal* va revelar que ordres de l'Armada israeliana han estat sabotejant des de fa més d'un any una desena de petroliers i vaixells iranians que navegaven amb combustible i presumpte material d'ús militar pel Mediterrani i el mar Roig.” (El País, 02-03-2021).

“*Un dels majors navilis de l'Armada iraniana, el vaixell cisterna Kharg, es va enfonsar ahir en el golf d'Oman després d'incendiar-se la vigília per causes desconegudes (...) Hores després, la televisió estatal informava d'altre incendi en una refinaria al sud de Teheran (...). Des del 2019, diversos vaixells de càrrega han sigut objecte de misterioses explosions en el mar d'Oman, que comunica amb l'estret d'Ormuz, (...) sembla ser causats per mines llapassa adherides al casc dels vaixells.*” (El País, 03-06-2021).

En aquests punts estrets pot bastar amb una flotilla inclús de llanxes, com la que EEUU té por que Iran hagi enviat a Veneçuela i amb les que actualment opera en el golf Pèrsic: “*Les llanxes ràpides són de la classe iraniana Peykaap (...). Amb gairebé 60 peus d'eslora, poden portar dos letals míssils anti-vaixells que tenen un abast de gairebé 20 milles en mode superfície-superfície, així com un parell de 'torpedos' de 13 polzades. (...) les veiem amb freqüència al Golf Pèrsic, assetjant als vaixells mercants i desafiant ocasionalment als nostres vaixells de guerra. Són bastant perillosos, especialment en una via marítima restringida com el Golf.*” (Bloomberg, 11-06-2021).

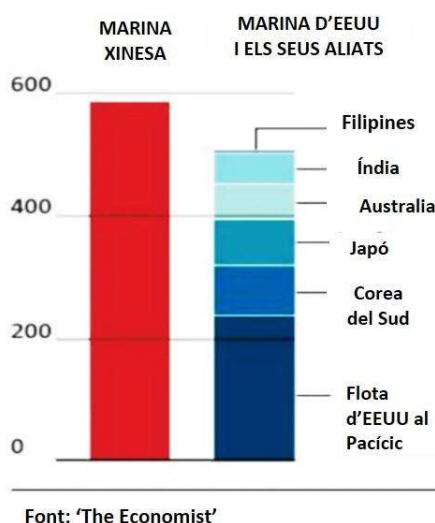
Com va afirmar la nostra corrent el 1957, el domini de l'imperialisme anglès primer i nord-americà després s'ha basat en el seu poder militar naval: “*Qui posseeix l'hegemonia mundial*

en el camp naval s'habilita per l'hegemonia en el camp del comerç mundial, que és el veritable fonament de l'imperialisme capitalista." (L'imperialisme dels portaavions, el Programma Comunista, nº2, 1957, publicat a El Comunista nº38, octubre del 1999).

El desenvolupament militar naval xinès

La Xina intenta balancejar aquest fet mitjançant les seves inversions en les anomenades "noves rutes de la seda", traslladant una part creixent del transport de les seves mercaderies a la via terrestre per escapar-se del control dels portaavions (sobretot nord-americans) i de l'exposició a bloquejos com el de Suez.

Ara bé, la Xina no es limita a desenvolupar una xarxa de distribució per via terrestre, sinó que en els últims anys s'ha fet amb la construcció, participació i gestió de nombrosos ports claus a tot el món mitjançant les seves empreses China Merchants Port Holdings i COSCO Shipping (El Pireu, Tànger, València, Gènova, Haifa, Gwadar, Chancay, el Hamdania, Rotterdam, etc., incloent el 20% de la pròpia Terminal de Contenidors del Canal de Suez a Port Said), així com ha desenvolupat la seva flota militar i ha pres posicions militars en llocs estratègics del comerç marítim: "La Xina ja és el país amb més vaixells de guerra operatius amb 350 (255 el 2015). (...) Tenen les majors drassanes del món (...). La República Popular bota en un any el mateix tonatge en vaixells que tota la marina del Regne Unit junta", alerta Greg Poling, del Centre for Strategic Studies (CSIS) de Washington DC." (La Vanguardia, 20-06-2021).



Si la flota de la Xina està composta per 350 vaixells, la dels EUA compta amb 293 (La Vanguardia, 2021-06-20). En el gràfic anterior es pot veure el ritme de creixement, observant la nova flota botada entre 2015 i 2019 per la Xina i pels seus competidors, en milers de tones.

No en va la primera base militar xinesa a l'exterior (que per descomptat no serà l'última) es va instal·lar a Djibouti, port que controla l'entrada, ni més ni menys, que del Mar Roig i per tant

LES TENSIONS IMPERIALISTES A ORIENT MITJÀ ESCLATEN A GAZA

Orient Mitjà continua estant en ebullició, amb cada potència regional tractant d'imposar-se a les altres i com a efecte dels moviments en aquest tauler dels EEUU i la Xina.

Extensió de la influència Xinesa a la regió

La influència xinesa s'estén per Orient Mitjà, com a tot el món. Amb l'Iran, "la Xina acorda invertir 400.000 milions de

del propi Canal de Suez. També manté un peu ferm en posicions militars estratègiques en tot el Mar del Sud de la Xina (maniobres militars, construcció d'illes artificials, desplegament de flotes "pesqueres", etc.), la sobirania del qual es discuteixen els països limítrofs i l'imperialisme occidental en general. En l'estret de Malacca circulen el 25% de les mercaderies del comerç mundial a més de ser la principal ruta per on passa el petroli importat per la Xina (Cinco Días, 12-04-2021).

El comandant suprem aliat a Europa de l'OTAN i comandant del Comandament Europeu dels Estats Units en el període de la intervenció militar a Líbia de 2011 i de les operacions secretes dels Estats Units a Síria, a principis de la dècada del 2010, acaba de publicar una novel·la titulada 2034 que fa esclatar la tercera guerra mundial precisament... al Mar del Sud de la Xina i que no augura un final precisament positiu per als EUA. EL BARRIL DE PÓLVORA SOBRE EL QUAL VIVIM POT REBENTAR PER MOLTS COSTATS, FINS I TOT ELS PROPIS IMPERIALISTES JA TENEN MALSONS AMB AIXÒ!

El seu interès de classe, fa que la burgesia estatunidenca s'oblidi en la seva fantasia que amb la crisi i la guerra naixerà no només el conflicte interimperialista sinó el conflicte entre classes: de la seva guerra sorgirà – si no sorgeix abans – la revolució social que acabarà per sempre amb el monstre mercantil capitalista i les seves guerres.

La crisi de sobreproducció no fa més que aguditzar la situació de conflicte entre bandits imperialistes: "quan ja no es tracta precisament del repartiment dels guanys, sinó de les pèrdues, cadascú procura reduir en la mesura del possible la part alíquota que en elles li correspon, per a fer carregar amb elles als demés. Les pèrdues són inevitables per a la classe en el seu conjunt. Però, **quina part d'elles ha de suportar cada capitalista? Això ho decideix la força i l'astúcia**; en arribar aquí, la concurrència es converteix en una lluita entre germans enemics. A partir d'aquest moment s'imposa l'antagonisme entre l'interès de cada capitalista individual i el de la classe capitalista en el seu conjunt, de la mateixa manera que abans la identitat d'aquests interessos s'obria pas pràcticament a través de la concurrència." (El Capital, Llibre III, Capítol XV, K. Marx).

Aquesta lluita es portarà a terme amb tots els mitjans que tinguin a mà: "«El capital» (diu el Quarterly Reviewer) «fuig dels tumults i de les baralles i és tímid per naturalesa. Això és veritat, però no tota la veritat. El capital té horror a l'absència de guany o al guany massa petit, com la naturalesa té horror al buit. A mesura que augmenta el guany, el capital s'encoratja. Assegureu-li un 10% i acudirà on sigui; un 20% i es sentirà ja animat; amb un 50% positivament temerari; al 100% és capaç de saltar per sobre de totes les lleis humanes; el 300% i **no hi ha crim a què no s'arrisqui**, tot i que afronti el patíbul. **Si el tumult i les baralles suposen guany, allà estarà el capital semblant discòrdia**. Prova: el contraban i el tràfic d'esclaus»" (citat a El Capital, Llibre I, Capítol XXIV, K. Marx).

dòlars (...) en els pròxims 25 anys a canvi d'un subministrament continu de petroli." (New York Times, 27-03-2021). Els intercanvis comercials Xina-Turquia (segon exèrcit de l'OTAN) van arribar als 24.000 milions de dòlars en 2020 (Belt and Road News, 26-03-2021).

Amb l'Aràbia Saudita, la Xina va signar el 2017 acords per valor de 65.000 milions de dòlars. I fins i tot amb Israel, el gos