

Esta propuesta es sobre tratar de comprender al mundo, compilando distintos artículos y recomendando lecturas sobre Política Exterior, Recursos Estratégicos/Energía, Relaciones Internacionales, Geopolítica, Cultura, Historia y muchos otros temas, entendiendo que como alguna vez se enunciaba en un noticiero nacional que.....

“Nunca se está demasiado lejos”

ESCENARIOS

SUMARIO

GLOBAL

- De Alemania a Japón, por qué se estancan las grandes economías industrializadas.

RECURSOS ESTRATÉGICOS/ENERGÍA

- En medio de la guerra en Ucrania y de las disputas con Europa, ¿a dónde va hoy el gas ruso?
- Secretaría de Estado de “Supply Chain”.

ESTRATEGIA – GEOPOLÍTICA - DOMINIO MARÍTIMO

- GEOPOLÍTICA. Estas son las 5 vías marítimas más importantes para el comercio mundial.

TECNOLOGÍA - CIBER – IA

- Interpol Estados Unidos destinará 1.500 millones de dólares a una planta de chips informáticos.

TECNOLOGÍA – ESPACIO

- BeiDou And Strategic Advancements in PRC Space Navigation.

ÁFRICA

- Going Green: Morocco’s Exemplary Record.
- EGIPTO. El capitalismo militarizado de al Sisi.
- Turkiye, Gulf states’ converging interests in Horn of Africa.

AMÉRICA

- Los 2 países de Latinoamérica que figuran entre los más peligrosos del mundo en 2024.
- Conflictos e pirataría no Mar Vermelho atingem economia brasileira.
- El crimen organizado amenaza con tomar el poder en Haití después de una fuga masiva de cárcel.
- Las exportaciones de litio a través de puertos chilenos.

EUROPA

- Macedonia del Norte ¿nuevo socio de la Unión Europea?
- La extraña resiliencia de la economía de Rusia.
- Cómo es Transnistria, la región prorrusa en Moldavia que pide "protección" de Moscú.

INDO PACÍFICO

- ¿Cuál es el país que liderará el crecimiento global de riqueza en la próxima década? (y no es Estados Unidos).
- China irá a la Luna: ya tiene planeadas dos misiones tripuladas para 2030 y buscará enviar a una mujer.
- Global Condemnation: The Implications of North Korea’s Arms Supply to Russia.

MEDIO ORIENTE

- Where Is China in the Red Sea Crisis?
- La relevancia del Mar Rojo y la actual crisis que está atravesando.
- Who Is Syrian Christian Militia Targeted in Turkish Drone Attacks?

SOCIEDAD/CULTURA GENERAL

- Quién fue Atatürk, el controvertido padre de la Turquía moderna, y por qué su legado puede estar en peligro.

INFOGRAFÍAS

RECOMENDACIONES DE LECTURA.

1- ECONOMÍA – POLÍTICA – SINGAPUR

QUÉ PODEMOS APRENDER DE LAS PYMES DE SINGAPUR

Cómo hizo para pasar de un PBI por habitante de USD 3.000 en los 60 a más de USD 65.000 en la actualidad. El rol de las empresas chicas. Damián Di Pace. 25 Feb, 2024.

<https://www.infobae.com/opinion/2024/02/25/que-podemos-aprender-de-las-pymes-de-singapur/>

2- TECNOLOGÍA - INFORMÁTICA –

CÓMO ES LA FORTALEZA EN MIAMI QUE RESGUARDA EL "PODEROSO CEREBRO" DE INTERNET PARA AMÉRICA LATINA

Existe una probabilidad muy alta de que este artículo que estás leyendo haya llegado a ti a través de Miami. La ciudad del sur de Florida es un punto clave por el que pasa el 90% de las comunicaciones por internet de América Latina, ya sea a través de los datos de tu celular o del Wi-Fi de tu casa o trabajo.....

<https://www.bbc.com/mundo/articles/ckrdy7yxdr2o>

3- RECURSOS ESTRATÉGICOS – ENERGÍA - ECONOMÍA - ÁFRICA

WHO FINANCES ENERGY PROJECTS IN AFRICA?

Summary: Africa received an average of \$35 billion per year for fossil fuel and clean energy projects over the past decade. That amount was enough to address the continent's energy finance gap, but unequal distribution has left many countries behind. OYINTARELADO MOSES.....

<https://carnegieendowment.org/2023/11/27/who-finances-energy-projects-in-africa-pub-91070>

4- MEDIO ORIENTE – CONFLICTO GAZA ISRAEL - INTELIGENCIA

HOW WAS ISRAEL CAUGHT OFF-GUARD?

Hamas' Oct. 7 attacks did not happen out of the blue. They were preceded by years of bitter conflict, ever since the group consolidated its control of the Gaza Strip in 2007. Months later, it remains deeply puzzling how Israel was caught so woefully unprepared. Conventional explanations advanced over the years by numerous scholars and practitioners analyzing similar historical fiascos provide part of the answer.....

<https://warontherocks.com/2024/02/how-was-israel-caught-off-guard/>

GLOBAL

De Alemania a Japón, por qué se estancan las grandes economías industrializadas

Los japoneses ya hablan de "30 años perdidos" tras ser superados por los alemanes como tercera economía mundial; pero la "locomotora europea" también se desacelera y las previsiones de varios países de la UE también son sombrías. 24 feb 2024. Luisa Corradini. LA NACION.



Japón fue superado por Alemania en el puesto de tercera economía mundial.

KAZUHIRO NOGI - AFP

PARÍS.- Crecimiento paralizado, poblaciones que envejecen, peso de las deudas públicas gigantescos... tanto en Japón como en los principales países europeos las respectivas parálisis de la economía parecen indicar un cambio inminente del orden mundial. Pero, ¿es realmente así? Los especialistas afirman que, en algunos casos lo es, en otros,

no tanto. **El tiempo del “milagro económico japonés” quedó lejos.** Hoy, los mismos japoneses hablan de **“30 años perdidos”**. Desde 1990, la economía japonesa progresa apenas e, incluso, retrocede. La pertinencia de medir la salud de un país según la evolución del PBI puede discutirse. En todo caso, en ese terreno, Japón va mal. Después de haber cedido a China en 2010 su puesto de segunda economía mundial, **acaba de dejar en 2023 a Alemania su tercer lugar en el podio mundial de los principales PBI.** Si bien ese retroceso se debe en parte a la caída de la moneda nipona, confirma irremediablemente el derrumbe de una economía que entró en un largo **invierno demográfico**. A falta de nacimientos desde hace décadas, **el archipiélago pierde cerca de un millón de habitantes por año.** Al volver a caer en recesión técnica en los dos últimos trimestres de 2023, Japón generó, para el conjunto del año, un PBI apenas superior a su nivel anterior al Covid-19. Medido en divisa estadounidense, que sirve de referencia en las grandes comparaciones internacionales, ese monto solo representa **4,2 billones de dólares.** Al mismo tiempo, la economía alemana, que también sufre de un frágil crecimiento, alcanzó un poco más de 4,4 billones de dólares. A título de comparación, **el PBI estadounidense se acerca a los 27 billones,** mientras que la economía **china se aproxima a los 18 billones.**



Trenes de la estatal Deutsche Bahn ICE en la estación principal en Fráncfort, Alemania, el 22 de enero de 2024. (Boris Roessler/dpa vía AP) Boris Roessler - DPA

“La dinámica no es buena. **Ver a Alemania superarnos demuestra que es imperativo lanzar reformas estructurales** y crear una nueva forma de crecimiento”, reconoció el ministro de Economía japonés, Yoshitaka Shindo. Si bien Japón no conoce el desempleo e, incluso, padece **graves penurias de mano de obra**, sus trabajadores siguen soportando una considerable erosión de sus salarios reales debido a una **ligera inflación de 2,5%.** Y como limitan sus compras, el consumo familiar disminuye. **El escaso crecimiento es generado por la demanda exterior.** Pero, en los tres últimos meses de 2023, las exportaciones de bienes progresaron apenas 0,7%, en particular gracias al sector automotriz. Y si bien los economistas anticipan el **retorno de un tímido crecimiento para 2024,** la falta de confianza de los actores económicos podría complicar el panorama de las autoridades financieras, que estudian un ajuste de la política monetaria. La situación en Europa

En Europa, las cosas no van mucho mejor. El 15 de febrero, la Comisión Europea publicó sus previsiones económicas para 2024-2025. En el bloque y sus Estados miembros, **el crecimiento sería débil, aunque disminuirá la inflación.** Mala noticia para los ministros de Finanzas de la Unión Europea (UE), que no podrán contar este año con un crecimiento sostenido para sanear sus cuentas públicas. **El aumento de la deuda después del Covid-19 y la guerra en Ucrania,** así como el retorno de las reglas presupuestarias en la unión monetaria, reducen los márgenes de maniobra de la UE.

“La economía del bloque apenas creció durante 2023”, reconoció el comisario europeo para Asuntos Económicos y Monetarios, Paolo Gentiloni. En verdad, si bien escapó de milagro de la recesión en el segundo semestre de 2023, el Viejo Continente tiene **serias dificultades para recuperar una economía floreciente.**

En **Francia,** el gobierno acaba de anunciar que necesitará hacer un **ahorro de 10.000 millones de euros.** En **Alemania,** en una decisión de noviembre de 2023, la Corte Constitucional de Karlsruhe obligó al Estado a **suprimir 17.000 millones de euros de gastos solo en 2024.** **Italia** se lanzó en un **plan de privatizaciones para obtener 20.000 millones de euros** antes de 2026. Tras cuatro años excepcionales, donde el “cueste lo que cueste” de la pandemia fue seguido por ayudas masivas frente a la crisis inflacionaria, **Europa se enfrenta al gran retorno de las restricciones presupuestarias.** La era del dinero gratis se terminó, y el debate hace furor en el continente sobre la mejor política a seguir. ¿Es necesario hacer como Estados Unidos, que gasta sin contar con su enorme plan de subvenciones a la industria (Ley de Reducción de la Inflación)? **¿O regresar a cierta ortodoxia económica?** Por el momento, la segunda opción parece ganar terreno sin que sea cuestión de regresar a la austeridad de los años de la crisis del euro. **“Este año marcará una inflexión para las finanzas públicas de la unión monetaria”,** estiman los analistas de la agencia de notación S&P Global Ratings. Europa está atrapada en una **tenaza financiera que se cierra lentamente.** Por un lado, las tasas de interés se fueron a las nubes, lo que aumentará progresivamente el costo del reembolso. Por el otro, **los gastos de los años de pandemia y después el golpe inflacionario provocaron un fuerte aumento de la deuda.** “El peso de ese endeudamiento aumentará irremediablemente. En ese contexto, dos países terminaron estos últimos años particularmente fragilizados, con una deuda juzgada ‘elevada y estancada’ por S&P: Francia y Alemania”, explica el economista Philippe Desertine.

Entre 2019 y 2023, Francia fue uno de los países de la zona euro cuya deuda más aumentó, pasando de 97% del PBI antes de la pandemia a 110% en 2023, según el FMI. **Bélgica, Italia y España** registraron, en el mismo periodo, una **progresión de unos diez puntos de sus endeudamientos.** Fuera de la unión monetaria, el **Reino Unido** (sumó 20 puntos de deuda, a 104%) y **Estados Unidos** (15 puntos, a 123%) también sufrieron un fuerte aumento.

Un salto que estuvo lejos de ser generalizado. En **Alemania** y en **Austria,** el incremento fue de cinco puntos (66% y 75% respectivamente). En cuanto a **Grecia** y **Portugal...** registraron una reducción de sus deudas entre 2010 y 2023 gracias a una trayectoria descendiente iniciada antes de la crisis sanitaria. “En todo caso, para la gran mayoría de los países de la UE, el nivel de la deuda mejora y pronto llegará a su nivel pre-pandemia”, señala Federico Barriga-Salazar, de la agencia de notación Fitch. Sin embargo, al mismo tiempo, las reglas presupuestarias europeas, suspendidas durante la crisis, volvieron a entrar en vigor en 2024. Es verdad, han sido ligeramente modificadas y un poco más flexibles que antes. **Pero las necesidades de financiación son evidentes: en la defensa, para hacer frente a la crisis de Ucrania;** en la transición verde, para luchar contra el calentamiento climático, y en los gastos corrientes provocados por el envejecimiento de la población. “El verdadero riesgo no es la deuda, sino la aplicación de las reglas presupuestarias

europas, que podrían reducir el crecimiento. Un poco como fue el caso durante la crisis del euro”, estima François Geerolf, economista del Observatorio francés de Coyunturas Económicas (OFCE).

La cuestión presupuestaria

En ese contexto, **la cuestión presupuestaria agita a toda Europa, comenzando por Alemania.** El principal país de la UE no necesita de las reglas europeas porque tiene las suyas, mucho más estrictas. El “freno de la deuda”, inscrito en la Constitución en 2009, prevé un déficit máximo “estructural” (fuera de efectos coyunturales) de 0,34% del PBI, mientras que los criterios de convergencia de la eurozona lo establece al 3%. Por eso, **la situación es considerada “dramática” por el ministro de Economía, Robert Habeck,** y “peligrosa en el plano social”, para el ministro de Finanzas, Christian Lindner. Sendos análisis de la economía alemana, expresados esta semana por dos pilares del gobierno bastaron para dar frío en la espalda a sus conciudadanos. Dese hace meses, las profecías de una recesión de la principal economía de Europa se multiplican. **Alemania aparece como el enfermo del bloque.** La OCDE dividió por dos sus previsiones de crecimiento para 2024. El gobierno debería también revisar sus ambiciones: el PBI progresaría solo de 0,2%, en vez del 1,3% anunciado hasta enero. “La incertidumbre atrasa la reactivación, ya que aumenta la propensión de los consumidores a ahorrar y consigue que las empresas y los hogares estén menos dispuestos a invertir”, resume Timo Wollmershäuser, presidente de IFO, uno de los tres principales institutos de coyuntura de Alemania. **“La situación es dramáticamente mala”,** declaró Habeck durante un debate. A su juicio, se prepara una **“tempestad perfecta”** sobre la base de tres elementos que podrían provocar “el efecto de una bomba”: el aumento de gastos militares, que pasarán a 100.000 millones de euros, el alza de los precios de la energía y la situación en China, país del cual dependen los exportadores alemanes.

En los sectores clave de la química, el inmobiliario y el automotriz, los anuncios de despidos se suceden. Hace dos semanas, la empresa de autopartes Continental agregó 1750 supresiones de puestos a los 5000 ya anunciados en noviembre. En su competidor ZF, los conflictos sociales no cesan, mientras que la dirección anunció al mismo tiempo el cierre de dos fábricas y una deslocalización a Estados Unidos. El tercero, Bosch, también confirmó la eliminación de 3000 empleos.



Friedrich Engelhorn fundó la empresa química BASF en 1865 GETTY

IMAGES

La hecatombe se hizo sentir asimismo en la industria química cuando BASF anunció el cierre de parte de su producción. Con el aumento de los precios de la energía, los anuncios de deslocalización se multiplican, como la del productor de electrodomésticos Miele, que construirá sus máquinas de lavar en Polonia. **“Se trata de un cambio estructural, casi tectónico”,** comenta Jochen Schonfelder, experto del Boston Consulting Group. Pero si bien todos concuerdan con el diagnóstico, los ministros sacan conclusiones opuestas. El ecologista Habeck subraya que es necesario pensar más que nunca en **“soltar el freno de la deuda”,** esa disposición constitucional que limita las capacidades de endeudamiento e inversión del gobierno. Para el liberal Linder, **la “recuperación económica” pasa antes que nada por una reducción de la burocracia que obstaculiza la inversión de las empresas.** La industria, por su parte, defiende la conclusión de **nuevos acuerdos de libre comercio** para reactivar las exportaciones, como por ejemplo el de la **UE y el Mercosur,** hasta ahora bloqueado por Francia y otros países de la unión. Sumergida en un contexto geopolítico excepcional, obligada a ayudar a Ucrania, a prepararse a la eventualidad de que **Donald Trump** regrese a la Casa Blanca y a cumplir con sus promesas en favor del clima, **la UE debe hacer frente a un nuevo periodo de inestabilidad económica.** Una situación que, sin embargo, es interpretada por los especialistas como “coyuntural”. Para Philippe Desertine, “la ausencia de crecimiento no quiere decir que las grandes economías europeas estén siendo definitivamente desclasadas”. “Según el FMI, en 2024, entre las primeras ocho economías del mundo [Estados Unidos, China, Alemania, Japón, Reino Unido, la India, Francia e Italia] cuatro son europeas, mientras que, si la tomamos en su conjunto, la UE se coloca en segunda posición, entre Estados Unidos y China”, añadió.

RECURSOS ESTRATÉGICOS/ENERGÍA/ECONOMÍA

En medio de la guerra en Ucrania y de las disputas con Europa, ¿a dónde va hoy el gas ruso?



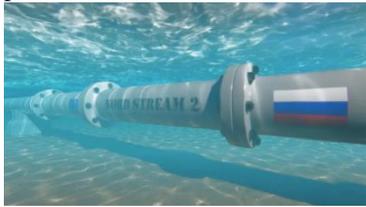
Las exportaciones rusas de gas por gasoducto a Europa se redujeron en un 59% en 2023. El principal beneficiario de la situación es China, que ha incrementado en un 47% sus

importaciones de gas ruso en el último año. El gigante asiático se consolida como principal socio energético de Moscú. Mariano Roca. 15/02/2024

A poco de cumplirse dos años del inicio de la invasión rusa a Ucrania, el impacto del conflicto no solo se mide en términos bélicos. Los países europeos, muchos de ellos muy dependientes del gas ruso, debieron replantearse la hoja de ruta para sus importaciones de energía. Mientras se definen nuevas fuentes de abastecimiento y se firman acuerdos para asegurarse el suministro en el invierno boreal, la gran pregunta es qué pasó con las exportaciones de gas ruso.

El mercado europeo, cada vez más lejos de Rusia

Las ventas de gas ruso a Europa por gasoducto sufrieron una caída del 59% en el último año, como producto de la guerra en Ucrania. En 2023, totalizaron 26.100 millones de metros cúbicos, frente a los 63.600 millones registrados en 2022, según datos de la empresa estatal rusa Gazprom. Hasta el inicio del conflicto, en febrero de 2022, Europa era destinataria del 77% de las exportaciones de gas ruso. En 2021, se habían transportado al Viejo Continente 148.200 millones de metros cúbicos de gas ruso. Ese volumen fluía a través del sistema de ductos que atravesaban Ucrania, Bielorrusia y Polonia; y del Nord Stream, en el Mar Báltico, hacia Alemania. A ellos se sumó el Turk Stream, a través del Mar Negro, inaugurado en 2020. Actualmente, dos rutas están cerradas. En mayo de 2022, se interrumpió el flujo de gas a través del gasoducto Yamal-Europa, después de que Polonia pusiera fin al contrato de suministro por parte de Rusia firmado en 1993. Por su parte, el Nord Stream 1 se encuentra fuera de servicio desde el sabotaje sufrido en agosto de 2022. Su “gemelo”, el Nord Stream 2, nunca llegó a funcionar por una decisión política de las autoridades alemanas, en represalia por la invasión rusa a Ucrania.



El gasoducto Nord Stream 2, nunca llegó a funcionar por una decisión política de las autoridades alemanas, en represalia por la invasión rusa a Ucrania

Paradójicamente, a pesar del conflicto bélico, el **gas ruso sigue fluyendo hacia Europa** a través del **sistema de transporte ucraniano**. Lo hace en virtud de un contrato quinquenal firmado en 2019 entre **Gazprom** y la empresa estatal ucraniana **Naftogaz**, que vence este año y no será renovado. El otro ducto actualmente **en funcionamiento** es el **Turk Stream**, con una capacidad de transporte de 15.750 millones de metros cúbicos anuales, a través del Mar Negro. Por último, mientras reducían las compras de gas por gasoducto, **los países europeos aumentaron en un 40% las importaciones de gas natural licuado (GNL) ruso** en los últimos dos años. El GNL, que llega por buques metaneros a los puertos de la UE, es suministrado por el consorcio **Yamal LNG**, que explota un yacimiento y gestiona una planta de licuefacción de gas en Siberia occidental. “Los países de la **Unión Europea (UE)** ahora compran la mayor parte del suministro de GNL de Rusia, apuntalando **una de las fuentes de ingresos más importantes del Kremlin**”, advierte la organización Global Witness, en un informe difundido en agosto pasado.



China, el nuevo socio energético ruso

Mientras pierde ventas en Europa, **Gazprom** tiene ahora un nuevo gran comprador: **China**. Las **importaciones de gas ruso se incrementaron en un 47,4%** entre 2022 y 2023. El gigante asiático compró el año pasado 22.700 millones de metros cúbicos de gas ruso, superando los 15.400 millones que había adquirido en 2022. El **objetivo** de ambas partes es llegar a los **38.000 millones de metros cúbicos anuales en 2025**. Este estrecho vínculo entre Moscú y Pekín en el capítulo energético se remonta a **2014**, cuando se firmó el **primer contrato** entre **Gazprom** y la estatal china **CNPC**, conocido como el **“acuerdo del siglo”**. Cinco años más tarde, en diciembre de **2019**, comenzó a funcionar el **gasoducto “El Poder de Siberia”**, que transporta el gas de la región rusa de Yakutia, en Siberia, hacia China. En **2022**, las mismas empresas firmaron un contrato a largo plazo de exportación a través de la **ruta del Lejano Oriente** de otros **10.000 millones de metros cúbicos de gas anuales**. Mientras tanto, los gobiernos de **Vladimir Putin** y **Xi Jinping** acordaron la construcción de un segundo ducto, **“El Poder de Siberia 2”**, que debería estar listo para 2030, pero ha sufrido algunas demoras en su diseño y construcción. El objetivo es suministrar **50.000 millones de metros cúbicos adicionales por año** a través de esta nueva infraestructura, que transportaría el gas ruso a China a través de Mongolia.



La guerra en Ucrania se prolonga y no hay visos de recomposición en el vínculo entre Rusia y Occidente. **¿Puede China convertirse en el mayor comprador del gas ruso?** La respuesta es sí. Pero Moscú se volvería así cada vez más dependiente del **gigante asiático, único salvavidas** que le queda para evitar una brusca caída de sus exportaciones gasíferas.

Secretaría de Estado de “Supply Chain”



THITIVONG (GETTY IMAGES)

La actual situación logística internacional, con su máximo exponente en la crisis del Mar Rojo, ha vuelto a poner de manifiesto la fragilidad e importancia de nuestras cadenas de suministro. Carlos Santana. 09 Feb 2024.

La necesidad de establecer un liderazgo que provea de visibilidad y coordinación al sector y le dote de una mayor resiliencia se antoja vital. **España necesita una Secretaría de Estado de logística, abastecimiento y/o suministro no sólo por los problemas derivados de los ataques Hutíes y el consecuente aumento del riesgo en la ruta marítima vía el canal de Suez; sino que la lleva necesitando desde mucho tiempo antes de esta crisis.** Hubiese sido una herramienta estupenda para hacer frente a las complejidades surgidas de crisis como el Brexit, la pandemia o el auge del proteccionismo (no nos olvidemos de la agenda de Trump y sus imitadores). La necesitamos para poder lidiar con los cortes y daños que los transportistas han sufrido y sufren con las protestas en Francia; pero también para poder prever y anticipar lo que muy probablemente ocurra durante las olimpiadas de París 2024. Donde todo invita a pensar que carreteras, trenes e incluso aeropuertos se podrán ver afectados en un país con alta tensión social, amenaza constata de huelgas y una alerta por terrorismo elevada. Las actuales cadenas de suministro de las que dependen las empresas españolas están muy tensionadas y con una gran exposición a factores que no controlan (geopolítica, legislación, precios de energía o cambio climático entre muchas). **La tensión viene dada por los ajustados tiempos de tránsito y costos minimizados, que hacen que podamos consumir productos de fuera de temporada todo el año, tener acceso a moda, bienes de consumo o repuestos -por no hablar de medicamentos o tecnología- a un precio muy competitivo.**

La contrapartida de perder dicha eficiencia en la estructura de costes es simple, incrementar el precio por los servicios requeridos. Pero la mayoría de las veces, ni con ese aumento es suficiente. **Por ejemplo, pensemos que por el canal de Suez circula un 12% del comercio mundial. Mientras que por transporte aéreo mundial solo se mueve un 1% del total de mercancías.** Por mucho que queramos, el bloqueo del canal no puede ser absorbido por el avión; esto sin entrar a hablar del altísimo impacto medioambiental. Tampoco toda la mercancía se puede trasladar en tren o camiones. Sólo una mínima parte de las compañías se puede permitir perder eficiencia por ganar rapidez, y aún pudiendo pocas optan por reducir su margen de beneficio, trasladando el incremento de coste o variación en el servicio al consumidor final. En definitiva, no responder con alturas de miras a una situación de este tipo acabará perjudicando al consumidor más débil; sensible al incremento de precios, reducción de la oferta y de retrasos en entregas. Cualquier acción para dar respuesta requiere grandes niveles de planificación e inversión. **Y dada las escalas, multitud de actores y complejidad de cada posible solución necesita de un liderazgo claro de la administración.** Este escenario al que nos enfrentamos como país, las empresas lo llevan sufriendo mucho más tiempo. Sólo gracias a la correcta adaptación a los cambios del mercado, el aumento de su agilidad ante variaciones la demanda y el incremento de su resiliencia ante la incertidumbre han conseguido sobrevivir. Esto no se consigue cerrando los ojos y deseando que todo vuelva a nuestra zona de confort. Esto lo han logrado poniendo la gestión de la cadena de suministro en el centro: **mediante planificación en las compras, siendo más acertados en las estimaciones de ventas, reduciendo ineficiencias, transformado sus relaciones transaccionales en colaborativas, adaptándose digitalmente e incrementado el valor añadido de lo que fabrican en lugar de vender sólo producto, bienes o servicios “baratos”.** En resumidas cuentas, dando visibilidad a la cadena de suministro dentro de la corporación. Las corporaciones punteras han conseguido a través de la gestión de sus cadenas de suministro ser más competitivas y resilientes. Durante décadas hemos visto cómo los directores financieros, responsables de marketing y recursos humanos han ocupado roles relevantes en los comités de empresas. Dado que, sin unos buenos estados contables, posicionamiento en el mercado o talento entendieron que era imposible crecer y sobrevivir. Hoy sólo

aquellas que también entendieron la importancia de gestionar con éxito su cadena de suministro -desde la fabricación a las devoluciones- son las que se han logrado adaptar y diferenciar. **De esas pioneras que ya sientan en comité de dirección al responsable de su “supply chain” aprendemos todos los demás. Sobre todo, en tiempos de tanta volatilidad y poli-crisis.**

Es fundamental replicar esta estrategia empresarial en nuestro modelo de gobernanza, de modo que podamos identificar riesgos, generar sinergias y construir soluciones que ayuden a nuestras empresas a ser más competitivas y sobrevivir en el largo plazo. Puertos, aeropuertos, ferrocarriles, carreteras, cargadores, transportistas y empresas operadoras y comercializadoras de servicios logísticos han de tener un referente bajo cuyo paraguas se garantice el suministro en España y la conectividad del país con el exterior. Es un momento único. Tenemos una gran oportunidad de hacer de la necesidad virtud mediante una Secretaría de Estado que dé respuesta a las necesidades del (multi) sector, ayude a implantar políticas industriales y coordine la actividad de los diferentes ministerios, instituciones y niveles de la administración existente. **Una Secretaría de Estado que ayude a desarrollar nuestra autonomía estratégica.** Muchos países de gran peso económico tienen figuras que ejemplifican esta propuesta y cuya tendencia es la dinámica actual en el mundo empresarial. Estados Unidos, por ejemplo, lo hace a través del **“White House Council on Supply Chain Resilience”** que asesora al Presidente en la materia. Órgano compuesto por máximos representantes de comercio, industria, defensa, energía, agricultura o inteligencia entre otros. Lo que demuestra el carácter multidimensional de la toma de decisiones. China, por su parte, tiene un sistema más complejo, pero de igual manera estructurado. Donde las empresas mantienen un estrecho contacto con el Estado, y este marca pautas específicas de acción a través de una planificación centralizada gracias a la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC), el Ministerio de Comercio (MOFCOM) y Aduanas – sobre todo en lo relacionado con las exportaciones e importaciones-. Existiendo una supervisión directa y coordinación vía los altos funcionarios del Partido; todo reflejado no sólo en los planes quinquenales sino en iniciativas más concretas como **“Made in China 2025”** o el proyecto de **“La Franja y la Ruta”**. Otros ejemplos de visibilización latente son Australia o Reino Unido, donde a raíz del covid se crearon el Supply Chain Resilience Initiative y el Strategic Supply Chain Review. Similares a los comités de gestión de crisis de las empresas, y que ahora asesoran sobre acciones necesarias para garantizar la independencia, diversidad y resiliencia de las respectivas cadenas de suministro.

Dada la importancia que la Unión Europea da la autonomía estratégica **la creación de este órgano con rango de Secretaría de Estado, no únicamente en España, sino respectivamente en cada Estado miembro, ayudaría a coordinar los esfuerzos** para lograr el objetivo comunitario de aumentar la diversificación proveedores, la producción interna, establecimiento de estándares comunes, coordinación entre estados y su capacidad de adaptación. Al igual que ya ocurre en la esfera privada, la pública cuenta con los recursos necesarios sólo necesita organizarlos y ordenarlos para que den respuesta a la nueva realidad.

ESTRATEGIA – GEOPOLÍTICA - DOMINIO MARÍTIMO

Estas son las 5 vías marítimas más importantes para el comercio mundial



Image: REUTERS/Mohamed Abd El Ghany

En los últimos años, las disrupciones de la cadena de suministro se han vuelto más frecuentes. Spencer Feingold Digital Editor, World Economic Forum. Andrea Willige Senior Writer, Forum Agenda. Este artículo es parte de: Centre for Regions, Trade and Geopolitics. 21 feb 2024. <https://es.weforum.org/agenda/2024/02/estas-son-las-vias-navegables-mas-importantes-para-el-comercio-mundial/>

- Las disrupciones de la cadena de suministro en rutas marítimas clave se han hecho más frecuentes en los últimos años.
- Dado que el 90% de las mercancías comercializadas se envían por mar, es crucial mantener la fluidez de estas vías navegables.
- He aquí cinco de las vías marítimas más importantes para el comercio mundial.

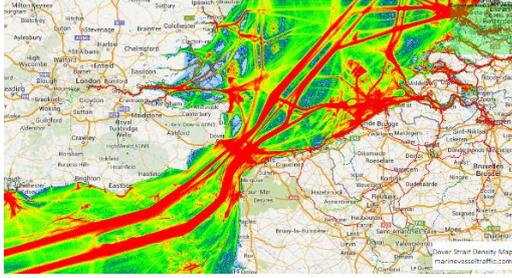
En los últimos años, numerosos incidentes han perturbado las vías navegables más importantes para el comercio mundial, afectando a las cadenas de suministro de industrias y economías. Entre las disrupciones cabe citar los bloqueos por la pandemia de COVID-19, el atasco del Ever Given en el Canal de Suez, la persistente sequía en el Canal de Panamá, el bloqueo ruso de los puertos ucranianos del Mar Negro y los continuos ataques a buques en el Mar Rojo, por citar algunos. Según la Organización Marítima Internacional, las perturbaciones en las principales rutas comerciales oceánicas pueden afectar considerablemente a la economía mundial, ya que el 90% de las mercancías que se comercializan siguen enviándose por mar.

He aquí cinco de las vías navegables más importantes para el comercio mundial:

Canal de la Mancha

El Canal de la Mancha es la vía marítima más transitada del mundo. Más de 500 buques lo atraviesan cada día para ir del Mar del Norte al Atlántico y del Reino Unido a Europa continental, y viceversa.

Cada año, más de 16 millones de personas y 5 millones de camiones atraviesan los cerca de 170 puertos del Canal de la Mancha. Los principales son Portsmouth, Le Havre, Cherburgo y Brest.



El Canal de la Mancha, incluido el estrecho de Dover, es la vía marítima más transitada del mundo. Image: Marine Vessel Traffic

Estrecho de Malaca

Situado entre la isla de Sumatra (Indonesia) y la península malaya, el estrecho de Malaca interconecta los océanos Índico y Pacífico. Se extiende desde el mar de Andamán hasta el mar de China Meridional, pasando por el estrecho de Singapur, y conecta muchas de las principales economías de Asia, como Japón, Taiwán, Corea del Sur e India. Alrededor de 94 000 buques atraviesan cada año el estrecho de Malaca o utilizan sus más de 40 puertos. En conjunto, los buques transportan alrededor del 30% de todas las mercancías comercializadas en el mundo. El estrecho, ya propenso a atascos y colisiones, superará previsiblemente su capacidad a finales de la década, a medida que siga creciendo el tráfico marítimo. Tailandia ha propuesto un "puente terrestre" de 100 km en la parte más estrecha de la península malaya, donde las mercancías podrían descargarse y transportarse por ferrocarril y carretera, evitando el estrecho de Malaca.

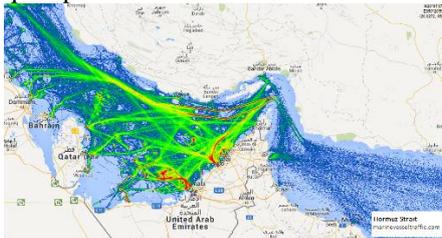


El estrecho de Malaca está al borde de su capacidad: un puente terrestre podría descargar parte del tráfico. Image: Marine Vessel Traffic

El estrecho de Malaca está al borde de su capacidad: un puente terrestre podría descargar parte del tráfico. Image: Marine Vessel Traffic

Estrecho de Ormuz

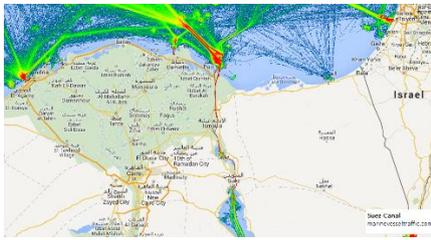
El estrecho de Ormuz, entre Irán y Omán, une el Golfo Pérsico con el Golfo de Omán y el Mar Árabe. El estrecho es la principal ruta marítima del petróleo procedente de Oriente Medio y por él pasa diariamente una quinta parte del consumo mundial de petróleo, o alrededor de 21 millones de barriles. También transporta anualmente el 20% del gas natural licuado mundial. Para ayudar a gestionar la capacidad y evitar colisiones, el estrecho funciona con un sistema de tráfico de dos carriles, en el que los buques que entran utilizan un carril y los que salen el otro. Al igual que la navegación en el cercano Mar Rojo, la seguridad y las tensiones geopolíticas han sido motivo de preocupación para las compañías navieras que operan en el Estrecho de Ormuz.



El Estrecho de Ormuz es la mayor arteria petrolífera del mundo. Image: Marine Vessel Traffic

Canal de Suez

El Canal de Suez, en Egipto, conecta el Mediterráneo con el Mar Rojo y es una línea divisoria entre África y Asia. El canal, que se encuentra en el extremo opuesto del estrecho de Bab Al Mandeb, en el Mar Rojo, y el Golfo de Adén, es la ruta marítima más corta de Europa a Asia y permite a los barcos evitar el largo viaje alrededor del Cabo de Buena Esperanza, en Sudáfrica. El moderno Canal de Suez se terminó de construir en 1869, cuando Egipto estaba bajo ocupación francesa. Tras varias ampliaciones, el canal tiene ahora cerca de 200 km de longitud y recibe una media de más de 20 000 cruces de barcos al año. El Canal de Suez ha desempeñado durante mucho tiempo un papel estratégico tanto en el comercio como en la geopolítica. En los últimos meses, el canal se ha visto afectado por los ataques a buques comerciales en el Mar Rojo, lo que ha provocado una fuerte caída de los ingresos del canal.



El Canal de Suez es una importante vía navegable que conecta Europa y Asia.

Image: Marine Vessel Traffic

Canal de Panamá

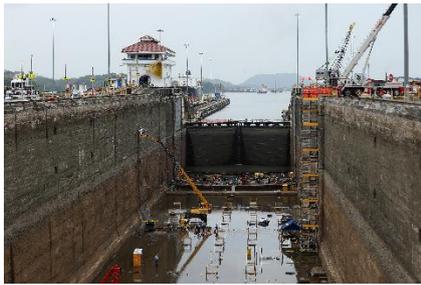
El Canal de Panamá conecta los océanos Atlántico y Pacífico y ha sido una importante vía navegable para el comercio mundial desde su finalización en 1914. La geografía y la construcción del Canal de Panamá exigen esclusas para subir y bajar los barcos que atraviesan el istmo de Panamá. Con el tiempo, se ha ido ampliando para ayudar a buques aún más grandes a evitar un largo viaje alrededor del Cabo de Hornos, en el extremo de Sudamérica. El canal conecta casi 2000 puertos de 170 países y facilitó más de 14 000 tránsitos en 2023.



El Canal de Panamá conecta los océanos Atlántico y Pacífico. Image: Marine

Vessel Traffic

Sin embargo, la prolongada sequía ha afectado enormemente al Canal de Panamá. Ha habido muy poca agua disponible en los lagos que alimentan las esclusas del canal, que necesitan más de 100 000 metros cúbicos de agua. Esto, a su vez, ha permitido el paso de un número mucho menor de buques y ha aumentado los tiempos de espera de unas horas a semanas. El Canal de Panamá se está adaptando para contrarrestar los efectos de la sequía y la crisis climática. Por ejemplo, se han puesto en marcha medidas de ahorro de agua y los buques han tenido que reducir su calado para seguir utilizando las esclusas.



Una esclusa del Canal de Panamá en mantenimiento periódico en mayo de 2023.

Image: REUTERS/Aris Martinez

Aumentando la resiliencia de la cadena de suministro

Las principales vías navegables del mundo son sólo una parte de los retos de transporte a los que se enfrentan las cadenas de suministro. La crisis climática, la inestabilidad geopolítica y la congestión se combinan con factores sociales, como conflictos laborales y el aumento del coste de vida, para agravar la situación. Para hacer frente a estas complejidades y desarrollar la resiliencia de las cadenas de suministro mundiales, la Iniciativa para la Resiliencia del Suministro Mundial del Foro Económico Mundial pretende establecer sistemas de datos compartidos sobre la cadena de suministro para mejorar la visibilidad y evitar los cuellos de botella. Esto incluye la congestión de puertos y aeropuertos, los retrasos en el tránsito, las catástrofes naturales y las interrupciones socioeconómicas.

TECNOLOGÍA - CIBER – IA

Estados Unidos destinará 1.500 millones de dólares a una planta de chips informáticos



La Ley de Chips y Ciencia pretende reavivar la fabricación estadounidense de semiconductores. (SEEQC/REUTERS)

Esta decisión se enmarca en un esfuerzo por parte del gobierno para fortalecer sus capacidades de producción doméstica de los componentes esenciales en la electrónica militar y de consumo general. Por Drew Harwell. 20 Feb, 2024. The Washington Post.

El **gobierno de Biden** destinará **1.500 millones de dólares** a la construcción de una nueva fábrica de **chips informáticos** en el estado de **Nueva York**, en un esfuerzo por reforzar la capacidad del país para producir en masa los cerebros de la electrónica militar y de consumo moderno. La subvención, presentada oficialmente este lunes 19 de febrero, es la tercera anunciada en el marco de la **Ley de Chips y Ciencia**, un programa de **52.000 millones de dólares** que el **Presidente Biden** firmó en **2022** con la esperanza de potenciar la fabricación estadounidense de **semiconductores**, que en su mayor parte se fabrican en el extranjero. El dinero ayudará al gigante de los semiconductores **GlobalFoundries** a construir una instalación de fabricación a gran escala, conocida como “**fab**”, en su sede de **Malta, Nueva York**, para producir **chips avanzados** que actualmente no se fabrican en **Estados Unidos**. La subvención también ayudará a la empresa a ampliar otra planta en **Malta**, conocida como **Fab 8**, y a modernizar una tercera en **Burlington, Vermont**. El declive durante décadas de la fabricación de **chips** en **Estados Unidos**, a medida que las empresas buscaban costos más bajos en el extranjero, ha alimentado la preocupación en **Washington** por la cadena de suministro nacional de los diminutos componentes eléctricos que forman la base de la vida moderna. Estados Unidos busca recuperar el liderazgo en la producción de semiconductores. (IStock)

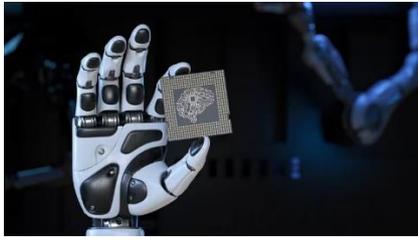
“Los semiconductores tradicionales, conocidos como chips heredados, se utilizan en casi todos los aparatos electrónicos modernos”, desde teléfonos y ordenadores hasta frigoríficos y lavadoras. Se espera que chips más avanzados alimenten sistemas de armamento de última generación y la próxima generación de software de inteligencia artificial. Estados Unidos fue pionero en esta tecnología hace décadas, pero desde entonces se ha quedado rezagado en la producción de ambos tipos de chips, a pesar de que las capacidades de China se han disparado. Aunque en 1990 las plantas estadounidenses fabricaban el 37% de los chips del mundo, su cuota de producción se ha reducido al 12%. La Secretaria de Comercio, Gina Raimondo, dijo en una sesión informativa el domingo 18 de febrero que la “inversión única en una generación” de la Ley de Chips estaba diseñada para hacer frente a la excesiva dependencia del país de los fabricantes extranjeros y asegurar una producción propia de chips críticos para la industria y la defensa estadounidenses. La financiación “desempeñará un papel importante para que el ecosistema de semiconductores estadounidense sea más competitivo y resistente a escala mundial”, declaró en un comunicado Thomas Caulfield, director ejecutivo de GlobalFoundries. Añadió que la industria debe centrar su “atención en aumentar la demanda de chips fabricados en Estados Unidos y en hacer crecer nuestra talentosa mano de obra estadounidense en el sector de los semiconductores”. La subvención a GlobalFoundries es la mayor de las anunciadas en el marco de la ley. Desde diciembre, la Administración ha dicho que concedería 35 millones de dólares a BAE Systems, un contratista de defensa que fabrica un chip utilizado en aviones de combate, y 162 millones de dólares a Microchip Technology, una empresa que fabrica chips de memoria y otros “microcontroladores” de uso generalizado en fábricas de Colorado y Oregón. En las próximas semanas se anunciarán más adjudicaciones.

La escasez mundial de chips durante la pandemia de cólera provocó un aumento de los precios de los automóviles y el cierre de fábricas. Las autoridades estadounidenses también han expresado su temor por los riesgos más amplios que corre la cadena de suministro estadounidense debido a las amenazas de China de invadir Taiwán, la isla donde se fabrican muchos de los chips más avanzados del mundo. Los chips actuales se fabrican en “salas blancas” estrechamente controladas, imprimiendo circuitos en obleas de silicio brillantes y de tamaño récord, un proceso muy sofisticado que depende de algunas de las máquinas más avanzadas y caras del mundo. El mayor fabricante de chips del mundo, Taiwan Semiconductor Manufacturing Co. o TSMC, declaró que el año pasado gastó 30.000 millones de dólares en inversiones de capital. GlobalFoundries, cuya designación como “fundición de confianza” por parte del Pentágono le permite construir hardware de gama alta para el ejército, ha suministrado los chips utilizados en routers de Internet, torres de radio y satélites, así como en el telescopio espacial James Webb y la Estación Espacial Internacional. Entre sus clientes figuran el fabricante de automóviles General Motors, el contratista de defensa Lockheed Martin y la empresa de electrónica Qualcomm.

De los cinco mayores fabricantes de chips del mundo, GlobalFoundries es el único con sede en Estados Unidos. Los otros cuatro están en China, Corea del Sur y Taiwán.

1 millón de obleas

GlobalFoundries solicitó las subvenciones de la Ley de Chips el año pasado, alegando que la ayuda era necesaria para que la empresa “siguiera aumentando su huella de fabricación en Estados Unidos”. La empresa también se beneficiará del crédito fiscal de la ley para inversiones en fabricación avanzada, que la Oficina Presupuestaria del Congreso ha estimado en unos 24.000 millones de dólares a lo largo de la próxima década. Las ampliaciones con apoyo federal ayudarán al campus de GlobalFoundries en el norte del estado de Nueva York, al norte de Albany, a triplicar su capacidad en la próxima década, hasta alcanzar un millón de obleas al año, según funcionarios de la administración. La subvención también convertirá las instalaciones de Burlington en las primeras del país en crear un chip de nueva generación para vehículos eléctricos y la red eléctrica. Por su parte, la modernización de Fab 8 ampliará la capacidad de fabricación de chips para automóviles utilizados por General Motors, que el año pasado firmó un acuerdo con GlobalFoundries por el que se concedía al fabricante de automóviles el suministro exclusivo de chips. Un solo auto contiene docenas de chips especializados que controlan toda una serie de funciones, desde airbags, frenos y cámaras de marcha atrás hasta motores eléctricos y asientos eléctricos. Además de la subvención de 1.500 millones de dólares, la administración Biden pondrá a disposición de GlobalFoundries 1.600 millones de dólares en préstamos para la construcción y las mejoras. Se espera que el total de los tres proyectos ascienda a unos 12.500 millones de dólares, incluidas las subvenciones y la financiación privada. Los responsables de la Administración no han dado plazos para la construcción. El dinero, dijeron, está comprometido como parte de un acuerdo preliminar que requerirá un periodo de diligencia debida antes de su concesión oficial. Se abonará a lo largo del tiempo en función de los hitos del proyecto, en lugar de en un pago único. Se espera que los proyectos creen unos 1.500 puestos de trabajo en la fabricación y 9.000 en la construcción, muchos de los cuales se centralizarán en torno a la nueva fábrica, según las autoridades. Los fabricantes de chips se han quejado de que los costes de construcción de una nueva fábrica -como la de TSMC en Arizona- son más elevados en Estados Unidos que en Asia, lo que aumenta la necesidad de subvenciones públicas. También se han quejado de la escasez de empleados estadounidenses cualificados para realizar este delicado trabajo.



El impulso a GlobalFoundries promete miles de empleos y avances tecnológicos en Estados Unidos. (Ibero León)

La **Administración** ha anunciado que destinará **unos 10 millones de dólares a apoyar las medidas de desarrollo de la mano de obra de GlobalFoundries**, que incluyen un programa de aprendizaje para enseñar a los aprendices a trabajar en una fábrica, sin necesidad de experiencia en semiconductores. **“Esto demuestra que nuestros mejores días no han terminado”**, dijo el domingo en una sesión informativa el líder de la mayoría en el **Senado, Charles E. Schumer, demócrata de Nueva York**, cuyo estado se beneficiará de los fondos. **“Podemos competir, podemos entender los nuevos cambios y adaptarnos rápidamente a ellos”**.

TECNOLOGÍA - ESPACIO

BeiDou And Strategic Advancements in PRC Space Navigation



Satellites in orbit around Earth. (Source: AI-generated image)

Executive Summary:

- BeiDou enhances both the PRC’s strategic autonomy and its influence across the world. It has signed agreements with numerous countries to expand its use, including for military applications.
- An interoperability agreement with the US government diminishes the strategic value of GPS by eliminating and altering the costs of switching over to BeiDou.
- BeiDou could successfully insulate the PRC and partner countries in the event of a conflict scenario with the United States, while being instrumental in supporting the country’s counterspace capabilities.
- The PRC’s BeiDou satellite navigation system is now perceived as superior to GPS. Xi Jinping has described the third generation of satellites as “one of the important achievements China has made in the past 40 years.”

For nearly half a century, the United States’ Global Positioning System (GPS) has been the undisputed gold standard for global navigation satellite systems (GNSS). Now, it has a challenger: BeiDou (北斗). Publication: China Brief Volume: 24 Issue: 5. By: Jemima Baar. March 1, 2024

On February 23, 2024, the People’s Republic of China (PRC) successfully placed an experimental telecommunications satellite into orbit using its Long March 5 (长征五号) launch vehicle. This was PRC’s fifth launch of the current calendar year, which demonstrates its commitment to pushing the frontier of satellite technology ([CALT](#), accessed February 26). The PRC’s activity in this domain follows several successes last year. In November 2023, the International Civil Aviation Authority recognized that BeiDou had met the criteria to be accepted as a navigation system for global civil aviation ([State Council](#), November 16, 2023). In December, the PRC successfully launched two new satellites to augment its Beidou-3 (北斗三) constellation. This third generation of the PRC’s domestically developed GNSS now comprises 58 satellites, compared to GPS’ 31 ([CALT](#), accessed February 26; [USCG](#), February 14). The PRC also seeks to expand its presence in low-Earth orbit, where it is possible to launch satellites more cheaply and plentifully. The state-owned China Satellite Network Group (中国卫星网络集团) aims to challenge the dominance of the US company StarLink by establishing a megaconstellation comprising approximately 13,000 satellites. 10 percent will be launched between mid-2024 through 2029 ([Sina](#), January 12).

In the 30 years since its inception in 1994, BeiDou has grown in sophistication and scope to make the PRC a central player in the GNSS arena. In 2023, a US government advisory board on GPS found that, “GPS’ capabilities are now substantially inferior to those of China’s BeiDou” ([GPS](#), January 27, 2023). In today’s era of heightened geopolitical competition, BeiDou is a highly strategic asset for the PRC. Since at least 2014, BeiDou has been integrated into the PRC’s military communications and precision-guided munitions systems ([China Brief](#), August 22, 2014). This has eliminated the PRC’s reliance on the United States’ GPS and thereby enhanced its strategic autonomy. An equally pressing concern for the United States is BeiDou’s role as a vehicle through which the PRC has extended its reach in global politics, economics, and military affairs. The capital cities of 165 out of 195 countries—or 85 percent—are now observed more frequently by BeiDou satellites than by those operated by GPS ([Nikkei Asia](#), November 25, 2020). Increasingly, the PRC shares BeiDou technology with its partners expressly for military purposes, which may strengthen its military ties with traditional US partners like Pakistan and Saudi Arabia, as well as US adversaries such as Russia and Iran. States face negligible opportunity costs when switching over from GPS to BeiDou. An agreement signed between the US Department of State and the PRC’s Satellite Navigation Office in 2017 included provisions for the interoperability

of the GPS L1C and BeiDou B1C civil signals. As a result, states are able to seamlessly switch GNSS systems without substantively changing the hardware used to receive signals ([GPS](#), December 4, 2017). Together, these developments may prompt a transition away from the global reliance on GPS, diminishing a crucial instrument of US influence in civil and military domains.

Some Things Never Change: BeiDou's Foundation Amidst Global Power Dynamics

The PRC developed BeiDou with a watchful eye on the United States. Chen Fangyun (陈芳允), the founder of radio electronics in the PRC, originally conceived of building a Chinese satellite navigation system in the 1980s. But the impetus to actualize this idea came after the United States first tested GPS in combat during Operation Desert Storm. The United States' military dominance during the first Gulf War stunned Chinese officials and galvanized the PRC's comprehensive military modernization in all areas, including space. [1] A further catalyst was the "Yinhe incident" in 1993. The US government had been given intelligence that the Chinese container ship *Yinhe* (银河) was transporting chemical weapons materials to Iran and instructed nearby Middle Eastern countries to prevent it from docking. In the ensuing stand-off, during which *Yinhe* was stranded in the Indian Ocean for 24 days, the PRC alleged that the United States had deliberately jammed the ship's GPS navigation system and prevented its ability to navigate ([The Paper](#), June 6, 2020). Work on an independent Chinese satellite navigation system began immediately afterwards, in 1994 ([State Council](#), November 4, 2022). The PRC felt vindicated by this decision during the Third Taiwan Straits Crisis in 1995-96, when it claimed that GPS interference had made it lose control over one of its ballistic missiles fired over the Taiwan Strait ([SCMP](#), November 13, 2009).

Going Global: BeiDou as a Tool for Soft Power

The program progressed quickly. In December 2000, the PRC launched its first satellite, *BeiDou-1A*, which provided domestic positioning services. By 2012, the second generation of BeiDou satellites extended services beyond the PRC to the Asia-Pacific. Soon after, the PRC signed myriad bilateral agreements with countries to expand BeiDou's reach. The first was with Thailand in 2013, for use in its public sector, disaster relief, power distribution, and transport. At the time, an expert on BeiDou based at Wuhan University stated that, "If Thailand can embrace Beidou, other countries may follow and the Americans' political, economic and military power in the region will be reduced" ([SCMP](#), April 4, 2013). The strategic orientation of the BeiDou program was, therefore, clear from the start.

Agreements with Laos, Brunei, Cambodia, Pakistan, and Sri Lanka soon followed Thailand's ([China Daily](#), May 18, 2013). In 2015, Beijing and Tehran signed an MOU, which involved building BeiDou ground stations in Iran and establishing an Iranian center for space data collection ([Mehr News](#), October 18, 2015). In 2016, Saudi Arabia's King King Abdulaziz City for Science and Technology signed an MOU with the PRC's Satellite Navigation Office, which included clauses on cooperation on satellite manufacturing, the usage of the BeiDou Satellite Navigation System, and the "establishment of a permanent space station" in Saudi Arabia ([Carnegie](#), August 1, 2023).

In 2020, BeiDou further expanded its reach with the full launch of its third generation, which provides coverage around the world ([State Council](#), November 4, 2022). President Xi Jinping described the system as "one of the important achievements China has made in the past 40 years of reform and opening up (中国实施改革开放40年来取得的重要成就之一)" ([Sina](#), July 31, 2020)."

With the exception of a bilateral cooperation agreement signed with Argentina in 2020 ([Global Times](#), February 6, 2022), much of the recent expansion of BeiDou's civilian network has occurred through multilateral fora. The China-Central Asia BDS Cooperation Forum was first convened in Nanning in 2019 ([BeiDou](#), October 19, 2019). The China-Arab States BDS Cooperation Forum was held in Shanghai in 2018, in Tunis in 2019, and in Beijing in 2021 ([BeiDou](#), December 8, 2021). These are not just talk shops. In 2018, BeiDou's first overseas center, the China-Arab BeiDou Center, was built in the Jazala Science Park on the outskirts of Tunis ([Space in Africa](#), April 16, 2018). In 2021, delegates to the third China-Arab States BDS Cooperation Forum signed a two year action-plan (中国-阿拉伯国家卫星导航领域合作行动计划), in which they pledged closer cooperation and academic exchange in the field of satellite navigation ([Arab Civil Aviation Organization](#), December 9, 2021). In light of these multilateral meetings, Algeria, Lebanon, Morocco, Oman, and the UAE have all adopted BeiDou for land surveying and mapping, transportation, precision agriculture, environmental monitoring, and security ([Global Times](#), December 9, 2021). In another sign of BeiDou's global expansion, the China-Africa BDS Cooperation Forum was held in Beijing in 2021 ([BeiDou](#), November 5, 2021).

Worldwide, the PRC has some 120 ground monitoring stations—the facilities used to establish and maintain connection with orbiting satellites—while the United States has just 11 ([SCMP](#), November 10, 2022). The locations of these ground stations are geopolitically charged. BeiDou purportedly uses facilities in Australia, Canada, Japan, and Sweden, key US allies ([SCMP](#), November 10, 2022; [ESA](#), accessed February 21). In September 2023, the PRC installed ground stations in two locations on the Paracels, a disputed island reef in the South China Sea ([SCMP](#), September 20, 2023).

BeiDou is a pivotal component of the PRC's endeavors to cultivate ties around the world and thereby gain geopolitical advantages. The door is wide open for it to do so. In their comprehensive report on the impact of BeiDou on great power competition, Sarah Sewall, Tyler Vandenberg, and Kaj Malden argue that the United States' GNSS strategy is too narrow: the Department of Defense is primarily concerned with preventing the disruption of GPS during military operations and protecting national critical infrastructure. By contrast, the PRC "recognizes that BeiDou's commercial applications can enhance the CCP's political, economic, and security goals." [2] Key factors behind BeiDou's expansion, then, are the PRC's highly strategic diplomatic outreach, which is well received by states because of BeiDou's wider global coverage, due to its larger satellite constellation. That GPS and BeiDou are radio frequency compatible is another, oft-overlooked factor. This is an outcome of the agreement struck between the US Department of State and the PRC's Satellite Navigation Office in 2017 ([GPS](#), December 4, 2017). In essence, this compatibility allows states to switch from GPS to BeiDou without the need to significantly change their hardware for receiving signals. As was the intention of the agreement, this improves the overall quality and coverage of GNSS internationally. However, precisely because this interoperability facilitates a seamless and cost-free transition from GPS to BeiDou provides the PRC the opportunity to draw states into its network and therefore away from the United States, of which it has taken full advantage. The reverse

could also be true, but in the absence of a similarly calculated effort by the United States to elevate and expand the reach of GPS, its strategic value has markedly diminished with the rise of BeiDou.

A Not So Peaceful Rise: BeiDou as a Tool for Hard Power

It is impossible to divorce the BeiDou satellite navigation system from the PRC's broader military apparatus. This is the case despite much of the export of BeiDou internationally serving civilian ends. Space capabilities feature significantly in the People's Liberation Army's strategy of coercive diplomacy. [3] BeiDou's "informationization programs" are primarily run by the Office of the Central Cyberspace Affairs Commission, the Central Military Commission (CMC) Equipment Development Department (EDD), and the CMC Joint Staff Department (SCIO, December 15, 2016). A report published by CCID Think Tank (赛迪智库), which operates directly under the Ministry of Industry and Information Technology (CCID), on "Prospects for the Development of China's Military-Civil Fusion in 2019 (2019 年中国军民融合发展形势展望) highlights breakthroughs with BeiDou as an exemplar of the PRC's model of military-civil fusion (军民参军). [4] In 2020, Zheng Anqi (郑安琪) of the China Academy of Information and Communications Technology stated that, "if modern military forces have strong information power, they have strong military power" (Brookings, April 5, 2021). In the same year, researchers at the Academy of Military Sciences asserted that, the PRC "will give full play to the capabilities of future communications technologies—including large connections, low latency, high bandwidth, and wide coverage—to provide more powerful scientific and technology support for our military's intelligent combat system" (Brookings, April 5, 2021).

The obvious military application for BeiDou is as insulation for the PRC in a conflict scenario with the United States. With its military and public no longer dependent on another nation's satellite navigation system, the PRC's military and civilian life can continue to function even if GPS is degraded. The PRC has a growing arsenal of counterspace weapons that threaten US satellites (DOD, April 26, 2023). Significantly, the reach of BeiDou is such that other states will also be relatively insulated. As BeiDou is adopted more comprehensively around the world, the PRC may become capable of targeting GPS—wreaking havoc on the United States and its allies—with relative impunity. The PRC's decision to launch thousands of satellites into low-Earth orbit through the China Satellite Network Group, in conjunction with the BeiDou program, further complicates matters as it will be effectively impossible for the US military to successfully jam them all.

Beijing's defense-related foreign policy—of which BeiDou already forms a part—is an equally pressing matter. Just as the PRC has pivoted to using multilateral engagement to extend the reach of BeiDou for civilian purposes, it has intensified its bilateral outreach to expand the use of BeiDou for military purposes. In 2018, Pakistan was the first state to receive full access to BeiDou's military-grade Positioning, Navigation, and Timing (PNT) data, which enhances the precision of missiles, ships, and aircraft (*Times of Islamabad*, January 2, 2019; *Times of Islamabad*, April 5, 2019). It is likely, though not confirmed officially, that the Pakistani military now exclusively uses BeiDou (*Global Village Space*, March 21, 2022). In 2019, the Saudi Ministry of Defense and the PRC CMC's EDD signed an MOU on cooperating on the military use of BeiDou. [5] Although the defense relationship between Pakistan and the PRC has been close for some time and this is, therefore, a somewhat unsurprising development, it is still a cause for concern for the United States (Rand, October 16, 2015). Given Pakistan and Saudi Arabia's historically close defense ties to the United States, the progression of their relations with the PRC in the space domain suggest growing military engagement may have implications for US power projection in regions in which it was once dominant.

BeiDou also presents the prospect for closer military interoperability amongst US adversaries. In 2015, the Iranian defense electronics company Salran signed an agreement with Chinese defense companies to begin using BeiDou PNT technology on Iranian missiles and UAVs to improve their targeting capabilities. [6] In 2021, Iran was granted full access to the PRC's BeiDou satellite system for military purposes. [7] In 2022, during President Vladimir Putin's now infamous trip to Beijing during the Winter Olympics, the PRC and Russia signed an agreement on the interoperability of BeiDou and its Russian counterpart, GLONASS (BeiDou, February 5, 2022). The two sides doubled down on this commitment later that year, when they held the ninth meeting of the China-Russia Satellite Navigation Major Strategic Cooperation Project Committee and signed further agreements focused on the mutual construction, operation, and maintenance of BeiDou and GLONASS' respective ground stations in the two countries. They also made a statement pledging to jointly provide BeiDou and GLONASS user information support services (BeiDou, September 27, 2022). Although further details have not been disclosed, this activity follows and further develops an agreement, signed in 2018, to integrate the two satellite navigation systems (SCMP, February 5, 2022).

Conclusion

GPS has been described as a "silent utility," and this is no less true in the case of BeiDou (GPS, May 4, 2023). In the 30 years since the PRC began building its indigenous satellite navigation system, the country has successfully developed a high-quality, global network of satellites and base stations. By rivalling GPS, the PRC can increase its global economic and political reach and augment its own military communication capabilities. Moreover, there is a noticeable trend of the PRC sharing access to BeiDou's PNT capabilities for military purposes. This strategically brings traditional US partners into Beijing's sphere of influence and fosters greater interoperability amongst the militaries of US adversaries. As the PRC, Russia, and Iran prepare for their fourth set of multilateral naval drills in almost as many years, it is crucial to monitor their engagement in space with the same level of scrutiny as that applied to their activities on the ground (SCMP, February 6, 2024).

Notes

[1] Michael Dahm, "China's Desert Storm Education," Proceedings 147/3/1, 417 (USNI, 2021)

[2] Sarah Sewall, Tyler Vandenberg, and Kaj Malden, "China's BeiDou: New Dimensions of Great Power Competition" (Belfer Center 2023)

[3] Kevin Pollpeter, "Coercive Space Activities: The View From PRC Sources," (China Aerospace Studies Institute, Air University, 2024)

- [4] “Prospects for the Development of China’s Military-Civil Fusion in 2019 (2019 年中国军民融合发展形势展望)” (CCID 2019)
- [5] David H. Millner, Stephen Maksim, and Marissa Huhmann, “BeiDou: China’s GPS Challenger Takes Its Place on the World Stage,” *Joint Force Quarterly* 105 (National Defense University 2022).
- [6] Jason Warner, Lucas Winter, and Jemima Baar, “Instruments of Chinese Military Influence in Iran,” (US Army FMSO TRADOC G2, 2023)
- [7] Vahid Ghorbani, Mostafa Pakdel, Mehrdad Alipour, “An Analysis of China’s Military Diplomacy towards Iran,” *Iranian Review of Foreign Affairs* 12, 1 (2021)

ÁFRICA

Going Green: Morocco’s Exemplary Record



Although major wars threaten to shred international order, the insidious but ongoing crisis generated by climate change arguably puts the entire globe at risk. By Stephen Blank. Feb 03, 2024.

The COP 28 UN-sponsored international conference in Dubai, however, adopted an equivocal resolution merely stating that signatories would undertake a transition away from fossil fuels. Thus, the onus of such a transition falls squarely upon individual states even as production of fossil fuels continues to outpace other sources of energy production. Despite this global condition, there are states who have risen to the challenge of green energy. Morocco is one such government. Morocco exports significant amounts of green energy to Europe so it has every reason to extend its existing investments in those sources of energy to strengthen that relationship, particularly as Europe itself moves away from fossil fuels. Morocco has taken advantage of its year-round supply of sunlight, its enormous open spaces for investment in infrastructure of all kinds, and access to abundant European investment for development. Given this natural endowment it has a great deal of undeveloped land that can easily be utilized for solar and wind farms that require ten times the amount of land needed for coal and natural gas projects. To be sure, for this Moroccan ambition to become a primary supplier of green energy to Europe, several economic-political decisions have to fall into place. Once that occurs the synergies accomplished thereby can catapult Morocco into being one of Europe’s primary suppliers of green energy. Morocco currently imports almost 90% of its energy so the cost of these imports, especially in the contexts of its natural endowment, proximity to Europe, and sharply increasing European demand for green energy, clearly is a major factor driving the search for green investments. In fact it plans to build the world’s largest concentrated solar project, the Noor Quarzazate Solar Complex. By 2030 it plans to generate 52% of its own domestic electricity from renewables and has already secured an EU commitment of programs totaling \$688.6 billion dollars to support its transition to green energy in obvious expectation that much of that energy will then be exported to Europe.

Neither are its plans to connect more with Europe’s recent ones. Already in 2016 Morocco signed a joint declaration with Morocco for future cooperation on renewable energy sources. But even earlier, in 2009 Morocco declared its intention to reduce its energy consumption from fossil fuels to 42% and is on track to reach that 2030 goal. Morocco’s partnerships with Europe on renewables are already taking shape as it aims to export green electricity to the UK. The plan is to build an undersea cable connecting it to Spain and then across the territorial waters of both Spain and France that would then extend to the UK by 2030. Thanks to these efforts and the corresponding impact of climate change European observers are coming to realize that Morocco is already playing a pioneering role in providing green energy and that this role will almost certainly expand throughout this decade. Furthermore, Morocco’s example can and probably will lead other states, not least in Africa, to emulate its example. In turn, this process and course upon which Morocco is now embarked shows that solutions to the increasingly urgent challenge of climate change must increasingly be seen as requiring regional and trans-regional cooperation through large-scale investments and projects like those mentioned above.

This does not mean, however, that these projects exclusively represent idealism on the part of the participants. Much of the territory where Morocco’s investments either are occurring or will occur are in the part of its territory known as Western Sahara. This territory has been the subject of a long dispute with Algeria, which backs the secessionist Polisario Front. Western Sahara is not just the subject of long-standing regional tensions but has become connected to larger Middle Eastern rivalries, e.g., Iran vs. Israel. Iran wants to undermine Morocco for its ties to Israel who has also been supplying it with weapons and its overall pro-Western ties. As one recent report observes, “Teheran uses Western Sahara to put pressure on Morocco’s position towards Iran, support Algeria, and help Hezbollah’s African activities and Teheran’s influence in North Africa.” In this connection a revolutionary organization, the Polisario Front, has, with Algerian and Iranian support charged that Morocco illegally occupies this territory and rules it in classic colonialist fashion. E.G., it and its representatives contend that Morocco has deliberately kept Western Sahara underdeveloped, i.e., like a colony. Testimonies by several observers to the UN dispute this charge and cite the large-scale ecologically sound Moroccan investments in Western Sahara and their attendant improvement of the region’s overall economy and environment in Morocco’s defense. Therefore, Morocco’s efforts to encourage large-scale European investment in these projects on its territory clearly partake of a political motive, namely obtaining European support for it as a large-scale reliable provider of green energy and as a counter to Iran. Nevertheless, Morocco’s activities regarding green energy are worthy of emulation. Altruism has not replaced self-interest as the main motive in world politics, but if providing green

energy to domestic and foreign customers fosters profitable outcomes for both parties and the threats posed by excessive reliance on fossil fuels are increasingly dangerous, then Morocco's activities in this field merit our attention and support.

El capitalismo militarizado de al Sisi



Nueva Capital Administrativa./FaReeD kOTB/ aNaDOLU aGeNCY VIa GeTTY

IMaGes

La crisis de la deuda que atraviesa Egipto no se debe solo a la debilidad y el carácter periférico de su economía. Tiene su origen en el control del sistema político y del Estado de los militares. MAGED MANDOUR. 21 dic 2023.

En el marco de una conferencia internacional sobre inversiones celebrada el 15 de marzo de 2015 en Sharm el Sheij, el presidente Abdelfatah al Sisi pronunció un discurso en el que afirmó que Egipto necesitaba entre 200.000 y 300.000 millones de dólares para “desarrollarse”. En aquel entonces, la cifra parecía desorbitada, teniendo en cuenta que el país registró un PIB de 329.000 millones de dólares a finales de ese año. Avancemos rápidamente hasta diciembre de 2022, cuando Al Sisi realizó otra declaración en la que reveló que, en los últimos siete años, el régimen había gastado 400.000 millones de dólares en proyectos de infraestructuras para escapar de lo que denominaba “la trampa de la pobreza”. De hecho, según admitió el presidente, el régimen fue capaz de obtener los recursos necesarios para reactivar la economía. Sin embargo, el balance final revela una historia diferente. Egipto atraviesa una de las peores crisis de deuda de su historia moderna, con consecuencias devastadoras para la mayoría de su población. Un simple vistazo a algunas de las cifras revela la gravedad del problema. Por ejemplo, la inflación se situó en un máximo histórico del 39,7% en agosto, con una inflación de los alimentos y las bebidas que alcanza un impresionante 79,1% y afecta desproporcionadamente a los pobres y a la clase media. Esta inflación sin precedentes también va acompañada de una deuda disparada, que se situó en el 95,6% del PIB en el ejercicio fiscal 2022/2023, un 13,1% más que el año anterior. El aumento de la deuda se ve agravado por las grandes necesidades de financiación exterior, estimadas en 19.000 millones de dólares y 22.500 millones para los ejercicios 2023 y 2024, respectivamente. Estas cifras no incluyen las obligaciones de cerca de 8.000 millones de dólares y 6.000 millones por depósitos que el país debe a Estados amigos y que espera poder refinanciar. Esto ha provocado una escasez de divisas fuertes que, a su vez, ha causado escasez de suministros, interrupciones de la producción por falta de materiales y la acumulación de mercancías en los puertos, paralizando el sector privado. De hecho, Egipto es ahora el segundo país con mayor riesgo de suspensión de pagos, solo superado por Ucrania.

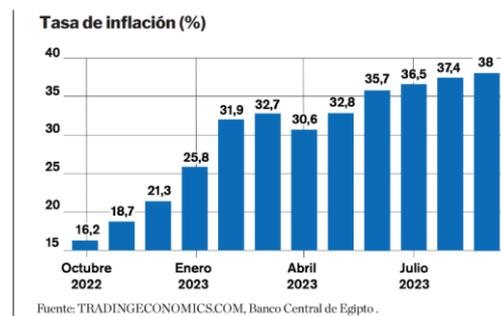
Este claro fracaso de la política económica se deriva principalmente del modelo de desarrollo económico del régimen, cuyas raíces se hallan en la naturaleza del sistema y en la estructura de la coalición que gobierna el país. En efecto, tras el golpe de Estado de 2013, el régimen militar se embarcó en un proceso de consolidación del poder, que supuso una alteración radical de la naturaleza del capitalismo en el país y dio lugar a una forma militarizada de capitalismo estatal. Este modelo de crecimiento económico dependía de la entrada masiva de ayuda y deuda que el régimen utilizaba para financiar grandes proyectos inmobiliarios y de infraestructuras, con dudosos beneficios económicos. Los proyectos fueron gestionados o ejecutados por el estamento militar, lo que le permitió magnificar su huella en la economía, completamente al margen del control civil, al tiempo que quedaba exento de impuestos. En otras palabras, los militares utilizaron deuda y fondos públicos para financiar su imperio económico en expansión, en detrimento del rendimiento general de la economía. Los ejemplos de estos proyectos son demasiado numerosos para detallarlos, pero el más notable con diferencia es la Nueva Capital Administrativa, el más caro de los elefantes blancos del régimen. Esta nueva capital, situada al este de El Cairo, tiene un presupuesto estimado de 58.000 millones de dólares para su primera fase, y un presupuesto global de 300.000 millones. La estrategia inicial de inversión consistía en atraer dinero extranjero para su desarrollo, pero el régimen no consiguió inversiones ni de Emiratos Árabes Unidos ni de China, por lo que tuvo que recurrir a los recursos nacionales. Aunque las autoridades afirman que el coste del proyecto no corre a cargo del presupuesto estatal, y de hecho no figura en dicho presupuesto, hay numerosas pruebas de que se financia mediante deuda y apropiación de fondos públicos, sin ninguna supervisión civil. El plan está siendo ejecutado por la empresa Administrative Capital For Urban Development (ACUD), controlada en un 51% por el Ministerio de Defensa.

«Después de 2013, el régimen militar se embarcó en un proceso de consolidación del poder, que supuso una alteración radical de la naturaleza del capitalismo y dio lugar a una forma militarizada de capitalismo estatal»

Este no es más que un ejemplo de una tendencia sostenida de crecimiento alimentado por la deuda que ha sumido al país en su crisis actual. Sin embargo, el origen de esta política se encuentra en la configuración de la coalición gobernante, la naturaleza del sistema político y la hegemonía que ejercen los militares en el Estado. De hecho, sin la militarización total del sistema político y la dominación del Estado, este modelo de crecimiento económico habría sido extremadamente difícil de llevar a la práctica. Y aunque ha permitido a los militares acumular un poder económico y político sin precedentes, también ha establecido un régimen dentro de una coalición gobernante extremadamente restringida y muy resistente a las reformas, lo cual merma drásticamente su capacidad para sortear la crisis actual. De ahí que, a pesar de haber sumido al régimen en una crisis y de poner de manifiesto la necesidad de una rápida desmilitarización, el modelo económico ha resultado ser más duradero y resistente al cambio de lo que cabría esperar.

Una nueva forma de gobierno militar

El golpe de Estado de 2013 no solo desató una oleada de represión, sino que también dio lugar a una reconfiguración de la coalición gobernante para inclinar fuertemente el equilibrio de poder a favor del estamento militar. De hecho, el régimen utilizó el apoyo popular masivo del que gozaban los militares al inicio del golpe para alterar drásticamente el sistema político y eliminar por completo todos los centros de poder civil rivales, incluso aquellos que apoyaron la toma de poder inicial por parte del ejército. Esto queda de manifiesto al examinar el sistema político posterior al golpe, cuya característica más llamativa es la ausencia de un partido civil en el poder. En efecto, a diferencia del régimen de Hosni Mubarak, en el que el Partido Democrático Nacional (PDN) desempeñaba el papel de partido de masas, el régimen de Al Sisi se ha alejado de esta fórmula, optando en su lugar por depender de las fuerzas de seguridad como principal base de apoyo. Por ejemplo, aunque el Parlamento está dominado por un partido civil partidario del régimen, Mostaqbal Watan, que fue creado por las propias fuerzas de seguridad, no hay pruebas de que este partido desempeñe ningún papel en la formulación de políticas, ni que ocupe ningún cargo gubernamental significativo, ni a nivel ministerial ni a nivel de gobernadores. De hecho, en el gobierno actual solo hay un ministro que fuera elegido diputado como miembro de Mostaqbal Watan: Ahmed Samir Saleh, que ocupa la cartera de Comercio e Industria. El resto del gabinete está compuesto por tecnócratas, generales del ejército y diplomáticos de carrera. La ausencia de un partido civil en el poder tiene importantes consecuencias para la capacidad del régimen de enmendar y controlar a los militares. En resumen: la fuerte dependencia de Al Sisi de los militares como su principal base de apoyo, y la falta de una base de poder civil que pueda utilizar para neutralizar a los militares, coloca al presidente en una posición vulnerable y limita su capacidad para iniciar las reformas económicas necesarias. Estas reformas implicarían, por definición, un debilitamiento no solo del poder económico de los militares, sino también de su poder político, ya que ambos están estrechamente relacionados.



«La dependencia de Al Sisi de los militares como su principal apoyo, y la falta de una base de poder civil que pueda utilizar para neutralizar al ejército, le coloca en una posición vulnerable y limita su capacidad para iniciar las reformas económicas necesarias»

Un sistema clientelista

Esta situación se ve agravada por lo que Yezid Sayigh ha denominado “la República de los Oficiales”, una estrategia a prueba de intentos golpistas anterior a Al Sisi. Esta estrategia consistía en adjudicar a mandos militares retirados puestos de responsabilidad en la economía, las empresas del sector público y las administraciones locales, como una especie de prima de fidelidad que les da la posibilidad de complementar su pensión militar con ingresos adicionales procedentes de cargos civiles. Esto permite al ejército afianzar firmemente a sus leales en el aparato del Estado, lo que hace que cualquier intento de limitar su poder resulte muy difícil para cualquier presidente en ejercicio, especialmente si carece de una base de poder civil capaz de contrarrestar la influencia militar. Hay múltiples ejemplos del dominio de las instituciones públicas por parte del ejército, pero el más ilustrativo es la Autoridad del Canal de Suez, que constituye una importante fuente de divisas para el Estado, con unos ingresos de 9.400 millones de dólares en el último ejercicio. La Autoridad puede clasificarse como un feudo militar ya que su jefe ha procedido de las filas del ejército de forma ininterrumpida desde 1964. El poder de los militares se manifiesta en su capacidad para cobrar comisiones bajo cuerda a los buques en tránsito. La tendencia al dominio militar se vio consolidada el 19 de diciembre de 2022 con la enmienda a la Ley 30 promulgada en 1975, que permite a la Autoridad crear un fondo en el que invertir los ingresos excedentarios. El fondo está gestionado por un consejo de administración nombrado por el consejo de ministros y presidido por el jefe de la Autoridad del Canal, un mando militar. El problema con este fondo no es solo que priva al Estado de divisas muy necesarias, sino además que no está sometido a ningún tipo de supervisión parlamentaria. Por el contrario, como anunciaba Al Sisi, el fondo está bajo el control de una “Entidad Soberana”, un eufemismo para los servicios de inteligencia y las fuerzas de seguridad. Una clara señal de la falta de voluntad política para reformar el actual sistema clientelar que impregna el Estado.

Creciente militarización de la economía

Por último, está la debilidad constitucional de la presidencia en relación con el ejército. Aunque la Constitución egipcia y varias leyes dotan a la jefatura del Estado de amplios poderes (también sobre el poder judicial), las enmiendas constitucionales aprobadas en 2019 ampliaron enormemente el poder de los militares, al tiempo que limitaron el poder de la presidencia sobre ellos. Por ejemplo, la enmienda al artículo 200 de la Constitución añadió a los deberes de los militares “la protección de la Constitución, de la democracia, del Estado y su naturaleza laica, y de las libertades personales”. Este artículo proporciona un pretexto legal para la intervención militar en la política y para llevar a cabo posibles golpes de Estado en el futuro. El mecanismo para determinar cuándo se ha violado lo articulado no se menciona en la Constitución, por lo que deja en manos de los mandos castrenses la decisión de cuándo pueden intervenir y de qué manera. A todos los efectos, esto constituye una invitación para que los militares den un golpe legal cuando sus intereses se vean amenazados. Por su parte, la enmienda al artículo 234 estipula que el ministro de Defensa solo puede ser nombrado tras obtener el visto bueno del Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas. Esto recorta, de hecho, el poder de la presidencia y permite a los militares salvaguardar sus intereses al tener derecho de veto sobre el cargo. Sin embargo, esto no significa que esté a punto de producirse un enfrentamiento entre Al Sisi y el estamento militar, sino que existen limitaciones legales a la capacidad del presidente para actuar en contra de los intereses económicos del ejército y que este sigue siendo la fuerza política más poderosa del país. Incluso después de que la crisis económica y la clara necesidad de desmilitarizar el Estado y la economía

se hicieran evidentes, la tendencia hacia una mayor militarización se ha intensificado. Por ejemplo, a finales de abril de este año, el Consejo de Ministros promulgó un decreto por el que se exigía un curso de formación de seis meses en la academia militar como requisito previo para poder ser nombrado para un cargo en el gobierno. Esta formación hace las veces de curso de adoctrinamiento ideológico para los funcionarios y es una forma de apartar a los no leales de los puestos gubernamentales. Por ejemplo, el ministro de Transporte y general retirado, Kamel el Wazzir, anunció en mayo que los aspirantes a ocupar puestos en el Ministerio deben pasar evaluaciones médicas y psicológicas en la academia militar tras superar el curso de formación de seis meses. Otro ejemplo lo tenemos en el poder judicial, que en julio de 2022 presencié el nombramiento del general Salah al Ruwainy, jefe de la judicatura militar, como magistrado adjunto del Tribunal Constitucional Supremo, la primera vez que el poder castrense se extiende al más alto tribunal del país. Por último, está la consolidación de la posición privilegiada de los militares en la economía, que quedó patente en julio de 2023, cuando el Consejo de Ministros promulgó una ley para equiparar los sectores público y privado en lo que se refiere a exenciones fiscales.

«Las perspectivas de reforma son remotas, como queda plasmado en la respuesta del régimen a la crisis, que gira en torno a tres pilares: la devaluación de la libra egipcia, el aumento de los tipos de interés y la privatización de los activos estatales»

Esta medida puso fin al trato preferente al sector público, en un intento de cumplir una de las condiciones del préstamo de 3.000 millones de dólares del Fondo Monetario Internacional (FMI), acordado en diciembre de 2022. La ley eliminaba la exención fiscal para las actividades de inversión del sector público, con la excepción de las actividades relacionadas con el ejército, así como las actividades económicas relacionadas con la protección de la seguridad nacional, el Estado y la provisión de infraestructuras básicas. Esta laguna permite que las actividades económicas militares sigan estando exentas de impuestos, a pesar del agravamiento de la crisis y de la necesidad de aumentar la recaudación pública para hacer frente a la creciente carga de deuda. Esto coincide con la continuación de una política de apropiación de recursos públicos en beneficio de los militares. Por ejemplo, en enero de 2023, Al Sisi asignó tierras desérticas con una profundidad de dos kilómetros a ambos lados de 31 nuevas carreteras para el desarrollo urbano, ampliando una vez más la influencia económica de los militares, que no tiene visos de disminuir.

Quedarse sin vías

Por tanto, la crisis de la deuda no se debe únicamente a la debilidad y el carácter periférico de la economía egipcia, sino que tiene su origen en la posición hegemónica que ocupan los militares en el panorama político egipcio y en su control del sistema político y del Estado. Esto hace que las perspectivas de reforma sean remotas, como queda plasmado en la respuesta del régimen a la crisis, que gira en torno a tres pilares: la devaluación de la libra egipcia, el aumento de los tipos de interés y la privatización de los activos estatales. Esta política está diseñada para fomentar la entrada de capitales manteniendo intacto el modelo de capitalismo de Estado militarizado. Por ejemplo, entre marzo de 2022 y enero de 2023, la libra egipcia se devaluó en tres ocasiones, perdiendo casi la mitad de su valor frente al dólar. Los tipos de interés del Banco Central se elevaron al 20,25% para los préstamos y al 19,25% para los depósitos a partir de agosto de 2023, mientras que los tipos de interés de las Letras del Tesoro egipcias alcanzaron un nuevo récord de más del 25%, añadiendo más presión sobre el presupuesto. Por otra parte, aunque el primer ministro, Mustafa Kamal Madbuli, anunció la venta de participaciones en 32 empresas estatales hasta marzo de 2024 (incluidas dos empresas de propiedad militar), los avances han sido lentos. Por ejemplo, en julio el gobierno anunció la finalización de la venta de participaciones, en su mayoría minoritarias, en empresas estatales y otras *joint venture* por valor de 1.900 millones de dólares, de las que el Estado recibió 1.650 millones en divisas fuertes y el resto en moneda local. Esta cifra dista mucho del objetivo de venta de 32 empresas estatales anunciado en febrero, y de los 10.000 millones de dólares anuales en privatizaciones para los próximos cuatro años que Al Sisi anunció en abril de 2022. No hay indicios de que se vayan a privatizar las empresas de propiedad militar que cotizan en bolsa, ni de que se estén aplicando las reformas de la gobernanza, relacionadas con la transparencia de los informes financieros, que el FMI ha solicitado. Estas medidas no han logrado aliviar la crisis, agravada por una inflación galopante impulsada en parte por el debilitamiento de la moneda, un sector privado en apuros que lidia con la escasez y la debilidad de la demanda, y la progresiva presión sobre el presupuesto: está previsto que el reembolso de préstamos e intereses consuma el 54% del gasto estatal este año fiscal. Cabe señalar que el régimen tiene intención de pedir prestado el 49% del gasto previsto para este año fiscal, lo que demuestra que la fiebre de préstamos no tiene visos de llegar a su fin. En definitiva, el éxito del régimen a la hora de eliminar todos los centros de poder civil rivales y gobernar Egipto a través de una coalición ha hecho que la perspectiva de una reforma liderada por las élites sea aún más remota. De hecho, hasta se podría argumentar que, en lugar de detener el proceso de militarización, la crisis probablemente lo intensificará, haciendo que el modelo de capitalismo de Estado militarizado se vuelva más vicioso y depredador. Al agotarse la deuda como fuente de financiación, es probable que otras fuentes de fondos públicos actúen como sustitutos, lo que solo contribuirá a agravar la crisis, ya que la carga de deuda seguirá esquilmando la riqueza del país y hundirá todavía más en la miseria a la mayoría de los egipcios.

Turkiye, Gulf states' converging interests in Horn of Africa.



Grain from US Aid is unloaded from a ship and bagged at Berbera Port in

Somaliland. (AFP file photo)

Turkiye last week signed a 10-year defense and economic cooperation agreement with Somalia, which aims to help defend the latter's long coastline and also rebuild the naval forces of the fragile Horn of Africa nation. SINEM CENGIZ. Mar 01, 2024. <https://arab.news/r4asf>

The agreement took a great deal of attention, as it came amid growing tensions in this region due to Ethiopia's controversial maritime deal with Somaliland, which is a territory on the coast of the Gulf of Aden that declared its independence in 1991 but is still recognized internationally as part of Somalia. Somalia received an outpouring of support for its stance against the Ethiopia-Somaliland deal. Türkiye and the Gulf Cooperation Council states were among several regional nations that backed Somalia, stressing the importance of the country's sovereignty and territorial integrity. Over the past decade, GCC states have shown significant engagement and investment in the Horn of Africa area, with the Red Sea regaining its prominence as a geostrategic focal point, attracting competing global and regional actors aiming to extend their influence. In Somalia, the Gulf states are key players jockeying for influence. During the Gulf diplomatic crisis that began in 2017, the Horn of Africa was an area of rivalry for the GCC states and Türkiye. However, after the reconciliation that kicked off in early 2021, they focused less on assertive policies that could harm their reconciliation path and instead adopted policies aimed at preserving the stability and security of the Horn of Africa and could contribute to enhancing their interests.

Over the past decade, GCC states have shown significant engagement and investment in the Horn of Africa area

Sinem Cengiz

Any tension that could pose a threat to the stability and security of this region is now considered a collective threat by both Türkiye and the Gulf states. The dynamics within and between African states are closely intertwined with the Turkish-Gulf normalization trend and it is evident that both the GCC states and Ankara will try to use their leverage to solve the disputes through dialogue. When mentioning the Gulf states, it is significant to underline that it is the UAE, Qatar and Saudi Arabia that have played a pivotal role and have the leverage in the region, particularly in Somalia. Following the Ethiopia-Somaliland deal, Riyadh affirmed its stance on the unity of Somalia and the country's sovereignty over its entire territory. Even before the Somaliland dispute erupted, Saudi Arabia was angling for a closer relationship with Somalia, having appointed its first ambassador to the country in three decades in 2021. Last year, the two countries inked a security cooperation agreement. Somalia has also been participating in summits held in Riyadh, such as the Saudi-African Summit and the joint Arab-Islamic extraordinary summit, with Somali President Hassan Sheikh Mohamud aiming to cultivate close personal ties with the Saudi leadership. Somalia has made it clear several times that it hopes Saudi engagement will go much further, including deeper into the security sphere. The UAE is another actor in the Horn of Africa that has ties with all competing parties. Prior to 2021, Türkiye and the UAE engaged in a bitter rivalry in the wider Red Sea area that was driven by their different visions for the region's future. But when Turkish-Emirati relations started to improve, the two states had common stances on some tensions, such as the war in Tigray, in which they supported the Ethiopian government.

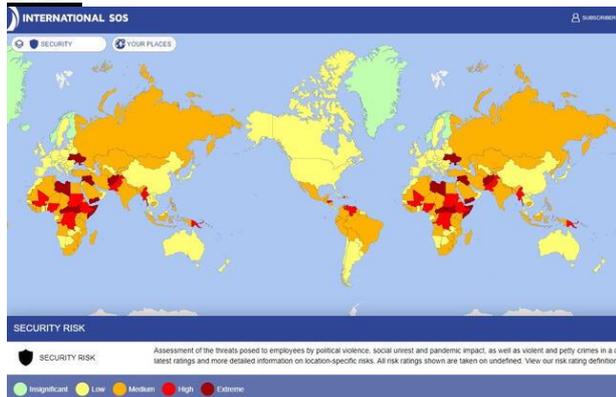
Without having a solution to the root cause of the insecurity in Somalia, it is tough to achieve their goals

Sinem Cengiz

From a commercial and security perspective, the UAE gives special importance to Somalia, where it manages two key ports — Berbera and Bosaso — and has close ties with the presidency. The UAE and Somalia signed a security agreement in early 2023 that improved bilateral ties. Last month, a Mogadishu attack killed four Emirati soldiers and one Bahraini officer tasked with training the Somali army. It was claimed by the Al-Qaeda-linked Al-Shabab militant group, which had previously also attacked the Turkish mission in Mogadishu. Al-Shabab described the UAE as an "enemy" for its backing of the Somali government in battling the armed group. Notably, this was not the first time Al-Shabab had targeted Emiratis. In 2015, it attempted to kill Emirati diplomats in the Somali capital. Amid the tensions in the region, the Somali president has visited the GCC states. In the last few months, he has visited Qatar, the UAE and Kuwait. Qatar is another Gulf state that has affirmed its commitment to supporting Somali military officers in the fight against Al-Shabab. Last month's attack made it clear for the Gulf states and Türkiye that, without having a solution to the root cause of the insecurity in Somalia, it is tough to achieve their goals. Securing Somalia fits into the GCC and Türkiye's wider concerns about security in the Gulf of Aden and the Arabian Sea. It is noteworthy that Somali piracy has recently resumed after a gap of several years amid the attacks by Yemen's Houthi rebels on shipping in the Red Sea. Thus, the new Türkiye-Somalia deal affirms Ankara's position as a major player in Somalia, where it has a large military base that trains thousands of Somali security personnel. This base is the backbone of Somali efforts to tackle Al-Shabab. However, within this context, there remains considerable uncertainty regarding the Ethiopia-Somaliland deal and the defense cooperation agreement between Türkiye and Somalia. While Gulf states had serious concerns over the former, they seem to be comfortable — although not publicly supportive — with the new Turkish-Somali agreement, or at least Türkiye's security provider role that could also serve the GCC's interests in the long term.

• Sinem Cengiz is a Turkish political analyst who specializes in Türkiye's relations with the Middle East. X: @SinemCngz

Los 2 países de Latinoamérica que figuran entre los más peligrosos del mundo en 2024



Este año, 2 naciones de América Latina destacan en la lista de destinos que recomiendan no visitar por riesgos de seguridad. Ambos países forman parte del top 5. Descubre cuáles son y por qué. Se trata de una nación centroamericana y una sudamericana, las cuales figuraron en la lista de los países más peligrosos del mundo de 2023. **Mundo LR**

En el actual panorama global, la seguridad se convierte en un requisito importante al momento de elegir los próximos destinos de viaje. National Geographic compartió una lista con los **20 países más peligrosos del mundo en 2024**, de los cuales dos pertenecen a América Latina. Ambas naciones suelen resaltar por sus paisajes o cultura, pero también por la falta de seguridad al momento de viajar. La clasificación, basada en diversos factores, como la violencia, el crimen y la inestabilidad política, pone de manifiesto la relevancia de estar bien informado antes de planificar nuestras travesías.

Los dos países latinoamericanos fueron nominados en la lista de **National Geographic** principalmente por sus casos de narcotráfico, pobreza, violación de derechos humanos e inseguridad ciudadana. Este análisis subraya la diversidad de desafíos que enfrentan los países en cuestión, además de servir como una herramienta crucial para los viajeros que buscan tomar decisiones informadas para el futuro.

¿Cuáles son los países latinoamericanos más peligrosos del mundo?

Venezuela y Haití se posicionan como los países de Latinoamérica con mayor riesgo para los viajeros en 2024, según National Geographic. **Venezuela** se encuentra en **segundo lugar**, después de Afganistán, debido, principalmente, a la profunda crisis económica que afronta desde hace más de 10 años. Entre otros motivos para considerarlo peligroso, están los "abusos a los derechos humanos, falta de atención médica básica, fallos en las infraestructuras o delincuencia y narcotráfico son algunos de los factores de riesgo en un país abonado a la crisis política desde hace más de una década", señala la revista.

Haití, por su parte, ocupa el **puesto 4** en la lista y se debe a su "situación de inseguridad y pobreza crónica, agravada por desastres naturales y violencia de pandillas. El primer ministro, Ariel Henry, pidió ayuda internacional para combatir esta situación a finales del año pasado", se lee en la nota de National Geographic. Tanto la nación centroamericana como la sudamericana también figuraron en la lista de los países más peligrosos del mundo de 2023.

¿Cuáles son los otros países del mundo a los que no recomiendan viajar por el peligro?

Más allá de Latinoamérica, naciones como **Afganistán, Siria, Irak y Yemen** encabezan las advertencias globales de viaje. Estos países, afectados por conflictos armados y crisis humanitarias, representan un riesgo significativo para cualquier persona que considere visitarlos. Otros países que completan la lista son **Bielorrusia, Burkina Faso, República Centroafricana, Myanmar, Haití, Irán, Libia, Malí, Corea del Norte, Somalia, Sudán del Sur, Sudán, Rusia, Gaza, Ucrania e Israel** (estos cuatro últimos por las guerras). La presencia de grupos terroristas, el riesgo de secuestros y la inestabilidad general son solo algunas de las razones por las que estas regiones se consideran altamente peligrosas.

Conflitos e pirataría no Mar Vermelho atingem economia brasileira

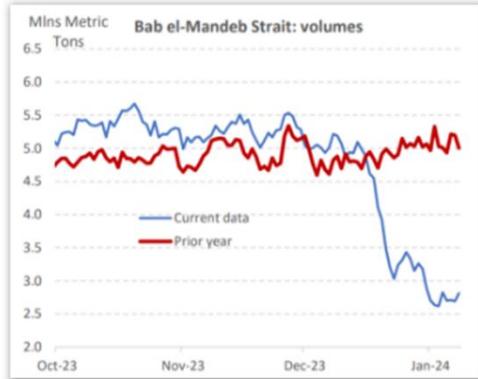


As linhas de transporte marítimo no Mar Vermelho, que estão entre as mais importantes do mundo para o comércio internacional, tornaram-se perigosas para o tráfego de navios mercantes, devido aos diversos ataques perpetrados pelos rebeldes Houthis do Iêmen, após a eclosão do atual conflito na Faixa de Gaza. Ao que tudo indica, o grupo não tem intenção de cessar os ataques que realiza a navios norte-americanos, britânicos, ou mesmo de outros países, em apoio aos palestinos do Hamas. Por Segundo-Tenente (RM2-T) João Stilben. 01/03/2024 -

Essa tem sido uma preocupação crescente não só para os países envolvidos nos conflitos, mas também a todos aqueles que, assim como o Brasil, dependem das rotas marítimas para escoar sua produção e importar insumos necessários à sua economia. Dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento apontam que cerca de 80% do

comércio global se dá por via marítima. No caso do Brasil, esse percentual é ainda maior, girando em torno dos 95%, de acordo com a Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas.

Dessa forma, os conflitos e a pirataria na região do Mar Vermelho, por onde circula cerca de 15% do tráfego mercante mundial, embora geograficamente distantes do Brasil, geram impactos nos prazos de entregas de importação e exportação, ao criar empecilhos à livre navegação comercial. Também encarecem os custos do transporte marítimo, com o aumento de seguros dos navios, por conta da preocupação com a segurança; a adoção de medidas de proteção adicionais; e a necessidade de desviar navios por rotas mais longas.

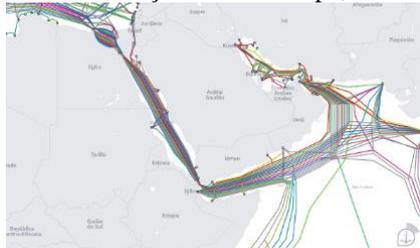


Desde novembro do ano passado, o volume diário de comércio que passa pelo Canal de Suez e pelo Estreito de Bab el-Mandeb sofreu queda de 40% a 45% – Imagem: UBS Evidence Lab

Em 12 de fevereiro, o navio graneleiro “Star Isis”, que transportava uma carga de milho brasileiro, entre Vila do Conde (PA) e o porto iraniano Band Imam Khomeini, foi atacado por mísseis disparados pelos Houthis quando navegava próximo ao Iêmen. O Irã é um expressivo importador desse cereal brasileiro (cerca de 4,5 milhões de toneladas/ano). Grandes companhias mundiais de navegação, como a dinamarquesa Maersk, suspenderam os transportes marítimos na região, por onde passa parte considerável do petróleo, gás natural e bens de consumo, que chegam à Europa pelo Canal de Suez. Diversas transportadoras têm buscado uma rota alternativa, contornando o sul da África, o que acrescenta cerca de 10 dias à viagem. Segundo especialistas, a crise no Oriente Médio já começou a ser sentida aqui no Brasil a partir de fevereiro. A primeira mudança foi uma alta no preço dos fretes, que deve impactar o valor final de bens de consumo. Como o frete da Ásia para a Europa já aumentou, isso impactará os custos no Brasil, pois quase 30% do que o País importa da Ásia passa pela Europa. Ou seja, os conflitos no Mar Vermelho serão sentidos no bolso dos brasileiros. É o que defende o Coordenador do Grupo Economia do Mar e professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, Dr. Thauan Santos. Segundo ele, considerando que parcela significativa do que consumimos no Brasil vem da Ásia, o conflito pode afetar mais diretamente o preço dos principais produtos importados. “Uma estratégia para evitar impactos tão imediatos e intensos é diversificar a origem das importações e aumentar a autossuficiência em determinados setores. A primeira delas tem relação direta com a política comercial; a segunda, com política industrial. Como dificilmente podem ser alteradas no curto prazo, uma primeira preocupação é manter o acesso aos produtos importados. Nesse contexto, garantir e/ou assinar novos contratos, adicionar novas cláusulas sensíveis à conjuntura internacional e usar instrumentos combinados de mitigação do impacto sobre a inflação devem ser ferramentas usadas em conjunto”, explica o professor. Para Thauan, outra estratégia para mitigar os impactos dos ataques ao tráfego marítimo é apostar na dissuasão por meio do emprego do Poder Naval. Nesse contexto, a presença e atuação de navios de marinhas como a norte-americana e britânica são essenciais. “Assim, pode-se oferecer respostas rápidas e eficientes às mais diferentes formas de ameaças”, sublinha.

Desconectando

A ameaça ao transporte de cargas não é a única vulnerabilidade marítima explorada por grupos ou países que empregam táticas de guerra irregular, como a sabotagem. As comunicações globais são outra preocupação, tendo em vista que a quase totalidade do fluxo de informações via internet se dá por cabos submarinos. Segundo o portal TeleGeography, há cerca de 570 cabos de fibra óptica que, nos oceanos, conectam todos os continentes, com exceção da Antártica. No dia 28 de fevereiro, um cabo submarino na região do Mar Vermelho, que conecta a Europa à Índia, e estava danificado, agora encontra-se sem perspectiva de conserto, visto que os reparos subaquáticos terão de ser feitos na região que está na mira dos Houthis. Já no dia 26 de fevereiro, quatro cabos de dados foram danificados pelos Houthis, afetando as telecomunicações entre Europa, África e Ásia.



Mapa do cabeamento marítimo da região do Mar Vermelho mostra a interligação de telecomunicações da Europa com Estados da Ásia, África Oriental e Oriente Médio – Imagem:

SubmarineCableMap.Com

Brasil x Pirataria

Na mesma área em que os Houthis atacam o transporte marítimo, o Brasil tem sido protagonista na luta contra outra ameaça aos navios que trafegam na região: a pirataria. Desde o final de janeiro, o País passou a liderar a Força-Tarefa Combinada 151 (CTF-151), que atua contra as atividades ilegais no Golfo de Áden, Bacia da Somália e Mar da Arábia. Esta é a terceira vez que o País assume o comando da Força-Tarefa, que está subordinada ao Comando das Forças

Marítimas Combinadas (CMF), a maior coalizão naval do planeta. Por conta da atuação dos Houthis, a situação é considerada muito mais tensa e perigosa do que em outras ocasiões em que o Brasil esteve à frente da coalizão, conforme relatou o Contra-Almirante Antonio Braz de Souza, atual Comandante da CTF-151. “O conflito no Oriente Médio criou um ambiente de segurança volátil que se estende além das fronteiras territoriais.



Contra-Almirante Antonio Braz de Souza, assumindo o comando da CTF-151 no

Bahrein – Imagem: Marinha do Brasil

Tal instabilidade gerou um efeito cascata na segurança marítima do Oceano Índico”, destaca o Almirante brasileiro. Na CTF-151, o Brasil comanda dois navios, além de 23 militares de Estado-Maior de dez outras nações, na base norte-americana, localizada no Bahrein, reportando-se ao chefe da CMF, um Almirante da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA). A Força-Tarefa é um dos cinco braços da CMF, formada por 41 países e organizada para promover o combate à pirataria, bem como a segurança e estabilidade em aproximadamente 3,2 milhões de milhas quadradas de águas internacionais, que abrangem algumas das rotas marítimas mais importantes do mundo, destacando-se o Mar da Arábia, Golfo de Omã, Golfo de Áden e o Mar Vermelho. **“Para os primeiros seis meses de 2024, período em que a Marinha do Brasil (MB) comanda o CTF-151, é esperado um aumento no número de tentativas de pirataria dentro da área de atuação, tendo esta tendência já se iniciado desde novembro de 2023, quando houve a primeira tentativa após uma supressão de quatro anos”, ressalta o Almirante Braz de Souza.** O Almirante conta, ainda, que o País, sendo o primeiro Sul-Americano a participar da missão, demonstra o seu protagonismo na comunidade marítima internacional ao enviar, sistematicamente, pela MB, um representante nacional sênior, e ao disponibilizar militares qualificados para compor as forças-tarefas. “A MB busca, constantemente, o incremento da Consciência Situacional Marítima (CSM) com vistas a cumprir a sua missão. Nesse sentido, a possibilidade de um intercâmbio operativo em um ambiente tão complexo e dinâmico certamente contribui para ampliar a CSM, preparar e especializar o pessoal, bem como aprimorar a técnica militar voltada para a defesa naval e a cooperação à repressão aos ilícitos no mar”, relata o coordenador da Força-Tarefa Conjunta 151. Recentemente, a Marinha do Brasil estabeleceu novos princípios doutrinários, organizando sua atuação em campos como a Segurança Marítima, que prevê ações para implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos por meio do emprego coercitivo do Poder Naval ou uso limitado da força, incluindo o combate a delitos transfronteiriços, ambientais e outras atividades ilícitas, tais como a pirataria e o terrorismo.

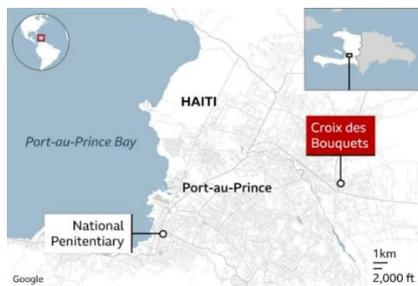


Segurança Marítima: Navio-Patrolha Oceânico da Marinha do Brasil durante apreensão de carga ilícita no Atlântico Sul – Imagem: Marinha do Brasil

Conflitos modernos

Para o Contra-Almirante Guilherme Mattos de Abreu, membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e colaborador do Centro de Estudos Políticos-Estratégicos da Marinha, as ações dos Houthis no Mar Vermelho são ameaças com “nova configuração, em face de os agentes envolvidos utilizarem meios sofisticados como sensores, helicópteros, mísseis e drones”. “Assim, contrastam significativamente com o modus operandi dos esquálidos piratas somalis. Esta nova configuração da ameaça traz dificuldades adicionais para o seu enfrentamento, que é muito custoso e complexo, demandando um nível de prontidão extenuante para as unidades envolvidas, dado o curto tempo necessário de reação”, afirma. Sobre esse nível de prontidão, agora em relação ao conjunto de ameaças à segurança marítima, o Almirante ressalta que a MB já realiza ações de amplo espectro, dentre elas, o acompanhamento do tráfego marítimo, vigilância, presença, e o treinamento continuado. “Cabe destacar que, considerando a amplitude geográfica de nossa área de interesse, não é apenas o Poder Naval brasileiro que está envolvido, ou seja, necessariamente, tem que existir uma agenda de cooperação entre diversos países”, conclui.

El crimen organizado amenaza con tomar el poder en Haití después de una fuga masiva de cárcel



El gobierno haitiano anunció el domingo la imposición de un estado de emergencia de 72 horas después de que grupos armados atacaran una prisión importante en Puerto Príncipe, resultando en al menos 12 muertes y la fuga de unos 3.700 reclusos. Los líderes de las pandillas, que controlan aproximadamente el 80% de la capital, expresaron su intención de forzar la renuncia del primer ministro Ariel Henry, quien se encontraba en el extranjero. Por Redacción - 04/03/2024

En respuesta a estos hechos, el gobierno calificó los actos de “desobediencia” como una amenaza a la seguridad nacional y anunció un toque de queda nocturno inmediato a partir de las 20:00 hora local. Además de las dos prisiones asaltadas, se reportaron ataques a estaciones de policía, distraendo a las autoridades antes del asalto coordinado a las cárceles. La violencia de las pandillas ha afectado a Haití durante años, y este recrudecimiento coincidió con la ausencia del primer ministro, quien había viajado a Nairobi para discutir la posible llegada de una fuerza de seguridad multinacional liderada por Kenia. El líder de la banda, Jimmy Chérizier, conocido como “Barbecue”, declaró un ataque coordinado para destituir al primer ministro. La embajada de Estados Unidos instó a sus ciudadanos a abandonar Haití lo antes posible, mientras que la embajada francesa cerró los servicios de visas como medida de precaución. La violencia en el país se ha exacerbado desde el asesinato del presidente Jovenel Moïse en 2021, y la falta de un sucesor y la ausencia de elecciones desde 2016 han contribuido a la inestabilidad política.



Prisión de la cual se escaparon los reclusos.

A pesar de un acuerdo político que establecía la renuncia de Henry el 7 de febrero, las elecciones no se llevaron a cabo y el primer ministro permanece en el cargo, generando protestas en todo el país. La ONU informó que más de 8.400 personas fueron víctimas de la violencia de las pandillas en Haití el año pasado, con un aumento significativo en comparación con 2022. La situación ha llevado a la paralización de muchos centros de salud y ha provocado manifestaciones exigiendo la dimisión del primer ministro.

Las exportaciones de litio a través de puertos chilenos



Este artículo forma parte del Proyecto Internacional: Integración, gobernanza y modelo de explotación en el Triángulo del Litio, proyecto de investigación financiado por la Universidad Blas Pascal de Córdoba. Por LORETO CORREA VERA. <https://revistamarina.cl/es/articulo/las-exportaciones-de-litio-traves-de-puertos-chilenos>

El litio hoy o mañana, y todo indica que será entre mañana y pasado, se convertirá en una fuente más de riqueza para los países pertenecientes al triángulo del litio.

Los salares, en el caso de Chile poseen distintas vías de comercialización y sin duda aprovecharán los distintos puertos del norte chileno sin mayor dificultad cuando se produzca la anhelada explotación del litio y particularmente, cuando las autoridades políticas y empresariales le den una clara valoración política a lo que ello significa. Mientras esto ocurre en Chile, al otro lado de la cordillera, en Bolivia, las cuentas del comercio internacional del litio deambulan entre los cálculos y los posibles mercados. Dos son los departamentos en los que localizan los yacimientos de litio en Bolivia, Potosí y Oruro. En este sentido, la situación política del vecino país es complicada en materia productiva. Entre las tensiones del gobierno central y el Departamento de Potosí, máximo enclave del mineral, aún resta proporcionar una cadena de producción en forma. Esto, porque el litio ha sido declarado un producto estratégico y porque Bolivia ha determinado la creación de una empresa que funcione en términos públicos al respecto y con restricciones a la explotación privada. En efecto, Yacimientos de Litio Boliviano (YLB) es la empresa que ha sido dispuesta por el Estado para conducir esta labor. Es por ello que, aunque Bolivia sea el primer país en materia de reservas de litio, otro asunto es que obtenga el mineral y lo exporte. “La etapa de industrialización de litio comprende actualmente una inversión de 2.800 millones de dólares en convenio con las empresas chinas CBC (Catl Brunp & Cmoc) y Corporación Citic Guoan; y una rusa Uranium One Group, de la Corporación Rosatom”¹. Así, mientras la razonable tensión de estas dimensiones ocurre

en el campo político económico minero, nada se ha dicho sobre los puertos que intervendrán en la comercialización del litio en los próximos años. Ciertamente, en el triángulo del litio, también está presente Argentina, pero en el caso de Argentina, dos tercios sale por Buenos Aires y un tercio del litio argentino sale por Antofagasta. En el caso de Bolivia, la situación solo puede ser un puerto del Pacífico, no solo por las distancias involucradas, sino porque el mercado es el asiático de manera predominante. En el caso, que la explotación de litio se eleve a la categoría de exportaciones con destino a Rusia, sin duda que estaremos hablando de una industrialización del litio y no de litio en mineral.

En Chile, entre el 2018 y 2019 se creó un Grupo de Reflexión sobre Chile y Bolivia al amparo de la Dirección de Planificación de la Cancillería. En la oportunidad, la discusión sobre la evolución de la carga boliviana por puertos chilenos puso su atención frente a qué podría pasar si se producía litio a gran escala. Al respecto se tiene claro que la mediterraneidad de Bolivia, así como las disposiciones del Tratado de 1904, esencialmente en lo referente al régimen de libre tránsito han convertido a los puertos chilenos del norte y sus corredores logísticos asociados, en parte esencial del comercio exterior de este país.

En ese marco, al crónico reclamo boliviano de incumplimiento de Chile del régimen de libre tránsito, se sumó desde comienzos de este siglo, la decisión soberana de nuestro país de privatizar la gestión portuaria -incorporando a un actor privado en esta dinámica -, factores que han sido explotados por Bolivia para generar un artificioso clima de pugacidad y reclamos constantes, con acusaciones de Guerra Económica y promoción del subdesarrollo boliviano. Este mes de noviembre de 2023, las conversaciones sobre litio han acercado a Chile y Argentina. Así, se ha creado un Grupo de Trabajo Binacional de Litio y Salares, el que busca promover la cooperación bilateral en la materia en cuyos ejes están la sostenibilidad ambiental, económica y social, formación y capacitación de recursos humanos y la agregación de valor². Esta buena noticia con Argentina indica que, a futuro, habrá que hacer lo mismo con Bolivia. Ello, porque es probable que el diálogo sobre el litio permita cierta integración de ambos países. La creación de un Grupo de Trabajo Bilateral con una mirada estratégica y global sobre este mineral es necesaria y si la Cancillería chilena lo ha ponderado con Argentina, resulta muy probable que Bolivia sea la siguiente. En este sentido, las conversaciones con Bolivia son incluso de mayor interés porque es necesario generar soluciones logísticas. En el caso de Bolivia, dada las latitudes de los yacimientos bolivianos de Coipasa y Uyuni, lo cierto es que el litio tendrá que salir por puertos chilenos y no por los peruanos, como algunos presumen. Al respecto, uno de los elementos a considerar en la decisión es la necesidad de recuperar y mejorar la competitividad de los puertos chilenos para el comercio exterior del litio. Esto es un tema comercial, pero también es de carácter estratégico toda vez que conlleva el desarrollo económico del norte de Chile y el occidente de Bolivia. De darse este escenario, el tema portuario se observa aún fuera de la mesa. Si lo que se pretende es que usemos lo que hay ya destinado al comercio boliviano, esto es Arica, cabe advertir la inmensa distancia entre los yacimientos bolivianos de litio y el puerto. La distancia con Arica es relevante. Si se piensa que, por latitud, la vía de transporte pudiera ser el puerto de Iquique, es necesario tener en cuenta que entre los recientes asentamientos urbanos, así como por la saturación de camiones en la vía hacia Alto Hospicio a la ciudad, tampoco es este el lugar más propicio. Iquique no da más, sus calles, así como las de Arica y Antofagasta, en sus planicies urbanas son ya áreas más que saturadas por camiones.

¿Qué puerto podría asignarse para el litio?

El cálculo preliminar de Yacimientos de Litio Bolivianos es que, de terminarse la infraestructura al 2024, Bolivia podría llegar a exportar alrededor de 65 mil toneladas. (La Razón, 13/06/2023). A la fecha, los datos del año 2022 indican la exportación dan apenas 600 toneladas métricas de carbonato de litio exportadas a China, Rusia y Emiratos Árabes. Sin embargo, finalizando el año 2022 Bolivia alcanzó un récord histórico a nivel de exportaciones mediante puertos chilenos superando los US\$1.400 millones y con un crecimiento de 126% comparándolo con el año anterior. Solo en el año 2022 Bolivia movilizó el 63% de su carga, con un total de 4,1 millones de toneladas. Esto se explica por las más de 7 mil empresas bolivianas que para su comercio exterior utilizan los 3 principales puertos del norte de Chile (Antofagasta, Iquique y Arica). La minería del litio no está valorada en estos datos, porque aún no hay carga de litio relevante. No obstante, la discusión escapa el tema de capacidad portuaria. Para Chile, la oferta de un puerto para la salida del litio es un tema de equilibrio y potenciamiento del flujo de carga boliviana por puertos chilenos. Si se quisiera enviar el litio a través de Antofagasta/Mejillones, hay que considerar que la red de la Minera San Cristóbal boliviana ya tiene su puerto consolidado: Mejillones. En ese marco, a futuro la ecuación de los puertos chilenos y comercio exterior boliviano reviste especial valor en función del engranaje geográfico, las potencialidades económicas del territorio boliviano y una valorización del altiplano minero por agentes internacionales. Este es un proceso en el que se debe avanzar.

Es por lo anterior, que tal y como se pensó en los años del Canciller Ribera, pensar en el puerto de salida del litio es clave para no seguir saturando Arica, y ni qué decir de Iquique o Antofagasta. Al respecto, en el Grupo de Reflexión se concluyó que el puerto a evaluar para la salida del litio tendría que ser *Tocopilla*. Esto por estar ubicado en un área más amplia, con acceso de ferrocarril, y que bien podría convertirse en un *hub* comercial y un polo de desarrollo minero logístico; ciertamente puerto menos saturado y con unas estructuras que permiten la salida de la carga a granel. Discutir las condiciones de la salida de minerales bolivianos es un asunto a tratar y visualizar a largo plazo. La selección del puerto, pasa por evaluar las condiciones de las poblaciones locales y el libre tránsito. No al revés. Reequilibrar la dimensión portuaria en Chile es de toda lógica, pero además resulta ser una oportunidad que no debemos dejar pasar.

EUROPA

Macedonia del Norte ¿nuevo socio de la Unión Europea?



En julio de 2022, el gobierno de Macedonia del Norte y la Unión Europea, firmaron una serie de acuerdos, que abre el proceso para que dicho país se integre como socio de la UE. Macedonia del Norte es candidato oficial a ingresar al bloque europeo desde 2005. El camino que exige Bruselas implica cambios en la Constitución, limar algunas asperezas con Bulgaria, además de llevar a cabo reformas en materia de calidad institucional y económica Jorge Alejandro Suárez Saponaro. 22 feb 2024.

La historia de Macedonia del Norte está vinculada a la región griega de Macedonia. En el siglo VI, el país estaba en manos bizantinas, y fue poblada por tribus eslavas, que, junto con avaros y búlgaros, participaron en saqueos y ataques fronterizos. Macedonia fue objeto de disputas y cambio de manos muchas veces. Destacándose la formación del primer imperio búlgaro, hacia mediados del siglo IX. Los búlgaros se eslavizaron en lengua y cultura, agregándose la presencia de San Cirilo y San Metodio, que introdujeron el alfabeto cirílico difundido en varios países eslavos. El monasterio de Ohrid fue un centro religioso de suma importancia. Los bizantinos regresaron a la región en el siglo XI. Bizantinos, búlgaros y serbios se disputaron las tierras macedonias. Skopje, capital del país, fue también la del imperio serbio, lo ha sido argumento de los nacionalistas de Belgrado de reclamar Macedonia del Norte. La disolución del imperio serbio en el siglo XIII, Macedonia del Norte estuvo gobernada por dinastías serbias. El sector occidental del país estuvo controlado por familias nobles albanesas. Los príncipes albaneses se opusieron tenazmente a la invasión otomana. En territorio macedonio se libraron importantes batallas hasta que el país quedó en manos otomanas. En el sector oriental, gobernaba el príncipe Marko, vasallo de los turcos, pero que conservó cierto grado de autonomía hasta su muerte en la batalla de Rovine en 1395.

Macedonia del Norte formó parte del imperio otomano por cinco siglos. La creación de una identidad nacional fue tardía, dado que los viajeros que recorrían el país a fines del siglo XIX, consideraban a sus habitantes “búlgaros” dado que desde el punto de vista del idioma y cultural, tienen puntos en común. Gran parte de la población era campesina, sometida a terratenientes turcos o de aquellas familias que adoptaron el islam, por mero oportunismo, a fin de evitar pagar impuestos. El valle del río Vardar, centro del país, fue liberado por la guerra ruso turca de 1877-78, y quedó en manos de Bulgaria. El despertar nacionalista fue tardío, a fines del siglo XIX, fue creado el Comité Revolucionario Búlgaro Macedonia-Adrianópolis, fundado en 1893 y más tarde transformado en SMORO. En 1903 fue conocido como IMORO, dado que el Comité se transformó en Sociedad Secreta. Esta organización en dicho año, creó la efímera república Kruševo. La experiencia fue ahogada brutalmente por tropas otomanas. En 1908 la política de los Jóvenes Turcos de promover la inmigración de musulmanes desde Bosnia a Macedonia, la mayor represión cultural y la represión y los abusos, abrieron las puertas para un auge de un sentir nacionalista mucho más vigoroso. Macedonia del Norte fue conquistada por Serbia en la Primera Guerra Balcánica en 1912. El sector ocupado por los griegos, durante la década del 20 sería sometido un proceso de helenización, con la llegada de millares de refugiados griegos que huían de Asia, luego del acuerdo de Lausana, tras la derrota griega en la guerra con Turquía. Los búlgaros ocuparon el país en la Segunda Guerra Balcánica y en la Primera Guerra Mundial, dado que esta última contienda, eran aliados de las Potencias Centrales, lideradas por Alemania.

En 1918, con el fin de la llamada Gran Guerra, Macedonia del Norte, quedó integrada al Reino de Serbios, Croatas, y Eslovenos, después llamado Yugoslavia. Los territorios macedonios fueron administrados directamente por Belgrado. Las escuelas rumanas, búlgaras, y griegas fueron cerradas. Se impuso el serbio como idioma oficial. En 1934, el rey Alejandro que gobernó de manera dictatorial, fue asesinado por un grupo radicalizado macedonio, la Organización Revolucionaria del Interior de Macedonia. La Segunda Guerra Mundial impuso nuevos cambios. Tropas italianas anexaron distritos del oeste, poblados por albaneses, que se incorporaron al antiguo reino de Albania, ahora en manos de Italia. El resto del país fue ocupado por tropas búlgaras, con fuerte participación local.

En 1944 había sido proclamada el estado de Macedonia Federal Democrática. Las tropas búlgaras, a instancias de la Unión Soviética participaron de la expulsión de las tropas alemanas, junto a partisanos macedonios, que formaron en Skopie un gobierno provisional. Al adherirse a la recién creada República Federal Popular de Yugoslavia, bajo el liderazgo del mariscal Tito, aquellos considerados pro búlgaros – en verdad nacionalistas – fueron asesinados. Se estima que en 1945 miles fueron ejecutados en la sangrienta purga a instancias del Partido Comunista. El nuevo régimen promovió la creación de una identidad local, reformando el idioma macedonio. Las tensiones con Grecia estuvieron marcadas por la guerra civil 1944-49, donde macedonios étnicos participaron del lado comunista en dicho país.



En 1991, Macedonia se proclamó independiente. Las tensiones pronto se hicieron visibles, especialmente con los albaneses que son un cuarto de la población del país. en el plano externo, Bulgaria y Grecia, fueron otros focos de conflicto. El gobierno de Sofía, reconocía la república balcánica como entidad independiente, pero a sus habitantes como búlgaros. La postura de Atenas fue más dura, exigió el cambio del nombre del país y de su bandera, al ser coincidente sus símbolos con los de la región griega homónima. El discurso griego fue mucho

más duro, consideró que la nación macedonia era una invención de los comunistas y que adoptaría diversos medios para bloquear el reconocimiento internacional del nuevo país. En 1993, Macedonia ingresó como estado parte de Naciones Unidas bajo la denominación de “Antigua República Yugoslava de Macedonia”. El gobierno de Skopie, a fin de reducir tensiones, modificó la Constitución, donde establecía el deber del gobierno de defender a los macedonios fuera de las fronteras nacionales – para evitar malos entendidos con los habitantes de Macedonia griega – cambio de bandera, pero en cuanto a la denominación del país, la postura de Atenas fue inamovible. Los políticos griegos consideraban que había un falseamiento de la historia, y detrás de las intenciones de Skopie, se escondían viejos reclamos territoriales, en su momento utilizados por Tito, que llegó a reclamar la creación de una Macedonia independiente con capital en Salónica.



En 2001, el llamado Ejército de Liberación Nacional, hizo su aparición, exigiendo derechos para la población albanesa. La crisis se centró en las regiones lindantes con Kosovo, que estaba ocupado por una fuerza de la OTAN, luego de los gravísimos crímenes cometidos por el gobierno serbio al combatir la insurgencia local. Los gobiernos macedonios impusieron una serie de restricciones al uso de la bandera albanesa en edificios públicos, también se buscó extender el uso del idioma macedonio en las escuelas de mayoría albanesa. Mientras el sentimiento nacionalista albanés crecía, la OTAN se oponía a la venta de armas por parte de Ucrania a Macedonia. Este país había heredado un arsenal obsoleto, con tanques T-34 de la Segunda Guerra Mundial y algunos T-55. Solo la ayuda búlgara mejoró en algo. Kiev aceptó vender equipo militar en 1999, pero por presión de Estados Unidos, los envíos se cortaron en 2001. Estados Unidos avaló de alguna forma los reclamos albaneses e incluso políticos de esta etnia, querían proclamar una república separada, posiblemente en el marco de llevar a cabo el sueño de determinados nacionalistas albaneses de crear la Gran Albania, incluyendo a Kosovo, territorios de Macedonia, además de la propia Albania. La crisis de Kosovo, trajo aparejado la llegada de 360.000 refugiados. Las sanciones internacionales a Yugoslavia, afectaron a Macedonia, que era su principal mercado. El cierre de fábricas y el alto desempleo, generaron más problemas. Las guerrillas albanokosovares se infiltraron en Macedonia y pronto hubo decomisos de armas y detenciones. El llamado Ejército de Liberación Nacional o ELN atacó puestos policiales y militares ocasionando las primeras víctimas.

La presión de las fuerzas de la OTAN en Kosovo, permitió reducir el contrabando de armas hacia Macedonia. En marzo de 2001, combatientes del Ejército de Liberación Nacional ingresaron a Tetovo, una ciudad mayoritariamente albanesa en tensión, luego que padre e hijo murieran en un control policial. El gobierno macedonio criticó duramente a los gobiernos de Alemania y Estados Unidos por no tomar acciones más concretas contra la agresión de las guerrillas albanesas a Macedonia. La policía y el ejército macedonios llevaron a cabo una ofensiva en marzo de 2001, expulsando al ELN. En abril los combates reanudaron, la muerte de soldados y policías en varias emboscadas, generaron disturbios en el país contra la población albanesa. El primer ministro Georgievski, anunció la movilización general y el estado de guerra. Estados Unidos se opuso a semejante medida contra el ELN. Las guerrillas inclusive llegaron a estar cerca de la capital. El conflicto escaló. En junio de 2001 finalmente se impuso el alto el fuego, luego que los macedonios llevaron a cabo una ofensiva a gran escala con medios aéreos y unidades blindadas. A pesar del alto el fuego con supervisión de la OTAN y la OSCE, las guerrillas del ELN violaron constantemente dicha disposición, atacando la población civil, con serios incidentes, incluso con torturas y maltratos. El acuerdo de Ohrid, entre los partidos políticos albaneses y el gobierno macedonio puso fin al conflicto. El ELN entregó las armas a la OTAN. El acuerdo alcanzado significó reconocer el albanés como segundo idioma, abrir mayores posibilidades para los albanos-macedonios en la administración pública, la policía y el ejército. Los incidentes con elementos terroristas continuaron de manera aislada, siendo los últimos en 2015.



El 26 de febrero de 2004, el presidente Boris Trajkovski, quien lideró la gestión de la crisis con el ELN, murió en un accidente aéreo. En ese mismo año, el país se postuló para ingresar a la Unión Europea, vetada en parte por Grecia en su reclamo para que el país cambiara el nombre. El veto de Atenas, fue un verdadero condicionante para la política exterior del país, zanjado en 2018, cuando finalmente las partes llegaron a un arreglo, y la “Antigua República Yugoslava de Macedonia” se convirtió en Macedonia del Norte. En materia de política exterior, la crisis de Kosovo, abrió las puertas para la cooperación con la OTAN, que tuvo un rol importante en el proceso de paz de Ohrid. Dicha crisis retrasó el ingreso a la Alianza. El gobierno macedonio llevo a cabo reformas en la seguridad del país. En la denominada guerra contra el terrorismo, tropas macedonias, se integraron al contingente internacional en Afganistán bajo el paraguas de la ISAF. En 2003, Skopie apoyó la aventura de Washington en Irak, incluso con una modesta presencia militar. El giro pro occidental de la política macedonia era más que evidente, y el acercamiento con un actor como Estados Unidos, respondía a neutralizar de alguna manera cualquier acción perjudicial por parte de Serbia, Grecia y Bulgaria, que, a pesar de no reconocerlo abiertamente, tienen viejos reclamos sobre Macedonia. En 2022, el parlamento búlgaro abrió las puertas para que Macedonia del Norte siga su camino para ser parte de la UE. Pero todavía

quedan temas pendientes que irritan las relaciones bilaterales., especialmente al considerar a los macedonios como “búlgaros” que hablan un dialecto, y que la idea de un “pueblo macedonio” es una construcción de la Yugoslavia de Tito, para romper con cualquier reclamo de Sofia. Asimismo, dicho gobierno exige a Macedonia del Norte, modificar la historia oficial, al mostrar la ocupación búlgara de 1941, como una invasión fascista. Es indudable que ciertos rasgos de irredentismo posiblemente subsista en la política búlgara, mientras que Skopie busca construir un relato que permita dar legitimidad a la idea de una “Nación Macedonia”.



Rebeldes albaneses patrullan la aldea de Radusa. Créditos: Fehim

Demir/EPA/Shutterstock

En 2008 bajo la batuta del primer ministro Nikola Gruevski, de tendencia nacionalista, el país se embarcó una activa política de diplomacia económica, con el objetivo de atraer inversiones. Esto incluyó medidas como reformas en la ciudad de Skopie, para que sea más atractiva para los visitantes. Se inauguraron monumentos, algunos recordando la figura de Alejandro Magno, con una suerte de búsqueda de conexión de la historia del país, con el antiguo rey helénico. Esto desató la ira de Grecia nuevamente. En la idea de reforzar la identidad del país, generó tensiones con las minorías nacionales que son el 36% del censo del país (albaneses, serbios, roma, y turcos). Las inversiones realizadas en la capital, no exento de cuestionamientos por corrupción, generó críticas dentro y fuera del país, dado que, en 2014, el 27% de los macedonios eran pobres y el desempleo trepaba el 26%. En 2019 el país inició la etapa de incorporarse a la OTAN, luego de superar el veto griego, formalizado en 2022. Skopie, sin ninguna duda al incorporarse a la Alianza del Atlántico, convierte sus competidores geopolíticos como son Bulgaria y Grecia, en socios. La situación con la población albanesa, más allá del Acuerdo de Ohrid, no impide que el “virus” del nacionalismo vuelva a activarse, dado que los dirigentes de Kosovo, no ocultan la idea de una Gran Albania. Por otro lado, el ingreso de Macedonia del Norte a la OTAN, permite a Estados Unidos consolidar su influencia en un área de alto valor estratégico como son los Balcanes. Esta región, es objetivo de intereses chinos y rusos. En el caso de Pekín, tiene un rol importante en el marco de la Ruta de la Seda. No en vano han realizado fuertes inversiones en Serbia y su influencia en Montenegro también es creciente. En enero de 2022, el parlamento eligió como nuevo primer ministro al socialdemócrata Dimitar Kovacevski, un ex viceministro de Finanzas, quien reemplazo a Zorav Zev, quién había perdido las elecciones municipales de 2021, unido con el desgaste sufrido por los escándalos de corrupción. En 2019, el puntaje asignado por Transparencia Internacional era de 39, ubicándose en el puesto 87 de 180 países relevados. Si quieren ser parte de la UE, en esta materia, les queda un largo camino.



El 27 de marzo de 2020 Macedonia del Norte entra en la OTAN.

Otro serio problema, es la base étnica de los partidos políticos, que obliga a la formación de gobiernos de coalición, evitando crear tensiones o la interpretación del dominio de los eslavos sobre los albaneses, la principal minoría nacional. En materia religiosa también hubo tensiones, especialmente con la iglesia serbia. Desde 1967, la iglesia macedonia es autocéfala, seguramente en consonancia con la idea de la construcción de una identidad macedonia separada, no solo de Bulgaria, sino también de Serbia. Recién en 2022, hubo un tímido acercamiento con la iglesia serbia. Macedonia del Norte, enfrenta una crisis derivada del éxodo de población joven. En 2019, una encuesta reveló que el 70% de los jóvenes macedonios veían su futuro fuera del país. Estamos ante uno de los países más pobres de Europa, con un salario medio inferior a 400 euros (465 dólares), y una tasa de desempleo de entre el 20 y el 25%, que afecta mucho a los jóvenes (se estima el, 46%). El Banco Mundial señala que los últimos años emigraron de Macedonia más de medio millón de personas. Estamos hablando de un país, pequeño de 25.710 Km², de 2.1 millones de habitantes. Las reformas económicas, la política de bajos impuestos, tuvieron su impacto en el crecimiento de la economía, mayores inversiones industriales, pero no han solucionado los problemas de fondo. Albania y Macedonia del Norte, iniciaron hace unos meses el camino para integrarse a la Unión Europea. Es altamente probable que esta maniobra, tiene un aspecto geopolítico. Dichos países tienen todavía muchos temas pendientes, pero están ubicados en una región de alto valor estratégico. Su integración en el plano militar a través de la OTAN, tendrá sin ninguna duda su correlato en lo político y económico.

Foto de portada: Soldado de Macedonia del Norte patrullan las calles de Kabul, Afganistán, octubre 2008. Créditos John Scott Rafoss.

DOS AÑOS DE GUERRA EN EUROPA

La extraña resiliencia de la economía de Rusia

La guerra contra Ucrania es ahora el principal motor del crecimiento económico de Rusia .Por Renaud Foucart * 24 FEB 2024.

Dos años después de su invasión a gran escala de Ucrania, Rusia todavía enfrenta un número sin precedentes de sanciones económicas. Ha sido excluido de los principales servicios financieros globales y alrededor de 260 mil millones de euros de los activos de su banco central han sido congelados. El espacio aéreo ruso está cerrado a la mayoría de los aviones occidentales y los puertos occidentales están cerrados a los buques rusos. Se ha impuesto un límite formal a la compra o procesamiento de petróleo ruso vendido a más de 60 dólares por barril (los precios mundiales actualmente fluctúan entre 80 y 100 dólares). Y, en teoría, es ilegal vender a Rusia cualquier cosa que pueda ser utilizada por los militares). Las sanciones han tenido algunos efectos. Según el FMI, **el PBI de Rusia es aproximadamente un 7% inferior a las previsiones de antes de la guerra.**

A pesar de todo esto, la economía rusa no se ha derrumbado. Pero tiene un aspecto muy diferente y ahora se centra por completo en una larga guerra en Ucrania, que en realidad está impulsando el crecimiento económico. De hecho, el FMI espera que Rusia experimente un crecimiento del PBI del 2,6% este año. Esto es significativamente más que el Reino Unido (0,6%) y la UE (0,9%). De manera similar, el déficit presupuestario de Rusia (la cantidad que el gobierno necesita pedir prestado) está en camino de permanecer por debajo del 1% del PBI, en comparación con el 5,1% en el Reino Unido y el 2,8% en la UE. Una de las razones de esta relativa resiliencia es el Banco Central fuerte e independiente de Rusia. Desde 2022, ha impuesto subidas masivas de las tasas de interés (actualmente del 16%) para controlar la inflación (aún por encima del 7%). Esto se ha combinado con controles impuestos por el gobierno que hacen casi imposible que los exportadores rusos y las muchas empresas extranjeras que aún operan en Rusia saquen dinero del país. En conjunto, estas políticas han ayudado a evitar un colapso total del rublo, al mantener la moneda fluyendo dentro de Rusia. Las empresas rusas también han aprendido a eludir las sanciones, siendo el límite del petróleo un excelente ejemplo. En teoría, ningún petróleo ruso debería comercializarse con Occidente por encima del límite máximo, lo que tendría un impacto masivo en las finanzas públicas de Rusia. **En la práctica, ha sido eludido por una gran flota oscura de buques no asegurados y el uso de lagunas contables.** Y mientras los países que imponen sanciones intentan endurecer las normas, las arcas públicas de Rusia se han visto inundadas de dinero del petróleo. Muchos países también han ganado dinero desempeñando el papel de intermediarios. **Turquía, China, Serbia, Bulgaria y la India se encuentran entre los que supuestamente eludieron las sanciones y continuaron vendiendo productos a Rusia.** Se entiende que esos productos a menudo incluyen bienes de doble uso, como microchips o equipos de comunicación, que posteriormente son utilizados por el ejército ruso. Y a pesar de los esfuerzos recientes, un régimen completo de sanciones comerciales extraterritoriales –que prohíban a cualquier empresa extranjera comerciar con Rusia– todavía está lejos.

Fortunas de guerra

Pero quizás la razón más preocupante de la resiliencia de la economía rusa sea la guerra misma. Durante mucho tiempo, la economía de Rusia no ha sido diversa y depende en gran medida de la exportación de recursos naturales como el petróleo y el gas. Y una de las principales razones de los ingresos relativamente altos del gobierno ruso hoy en día es precisamente que la guerra ha provocado altos precios de la energía. **El gasto público de Rusia se encuentra en niveles sin precedentes y alrededor del 40% del presupuesto gubernamental se gasta en la guerra. Se espera que el gasto militar total alcance más del 10% del PBI para el año 2023 (la cifra del Reino Unido es del 2,3%).** Los salarios militares, las municiones, los tanques, los aviones y las compensaciones por los soldados muertos y heridos contribuyen a las cifras del PBI. En pocas palabras, **la guerra contra Ucrania es ahora el principal motor del crecimiento económico de Rusia.** Y es una guerra que Rusia no puede permitirse el lujo de ganar. El costo de reconstruir y mantener la seguridad en una Ucrania conquistada sería demasiado alto, y una Rusia aislada podría, en el mejor de los casos, aspirar a convertirse en un socio menor enteramente dependiente de China. En un contexto de colapso de la infraestructura y creciente malestar social dentro de Rusia, el costo proyectado de reconstruir el área ocupada ya es enorme. Un estancamiento prolongado podría ser la única solución para que Rusia evite el colapso económico total. Habiendo transformado la pequeña industria que tenía para centrarse en el esfuerzo bélico, y con un problema de escasez de mano de obra agravado por cientos de miles de víctimas de la guerra y una fuga masiva de cerebros, el país tendría dificultades para encontrar una nueva dirección. Treinta y cinco años después de la caída del muro de Berlín, ha quedado claro que Rusia, rica en recursos, se ha vuelto mucho más pobre que sus antiguos vecinos soviéticos como Estonia, Letonia, Polonia y Hungría, que siguieron el camino de la integración europea. **El régimen ruso no tiene ningún incentivo para poner fin a la guerra y abordar ese tipo de realidad económica. Por lo tanto, no puede permitirse el lujo de ganar la guerra ni perderla.** Su economía está ahora completamente orientada a continuar un conflicto largo y cada vez más mortífero. * *Catedrático de la Universidad de Lancaster.*

Cómo es Transnistria, la región prorrusa en Moldavia que pide "protección" de Moscú



Transnistria se autoproclamó independiente tras la caída de la Unión Soviética.

Líderes prorrusos en la región separatista de Transnistria, en el este de Moldavia, hicieron un llamado este miércoles a Moscú para que les brinde "protección" ante lo que consideran una "asfixia" económica del gobierno moldavo. Author, Redacción. Role, BBC News Mundo. 29 feb 2024.

Los legisladores aprobaron una resolución en un congreso extraordinario celebrado en **Tiráspol**, la capital del territorio separatista que **no es reconocido como independiente** por la comunidad internacional. Pero desde que inició la guerra de Rusia y Ucrania hace dos años, el estatus de Transnistria ha sido un flanco abierto, dado que es una región colindante con el sureste ucraniano. Los diputados transnistrios alegaron que el gobierno moldavo de Chisináu, la capital, ha desatado **una "guerra económica" en su contra**, bloqueando importaciones vitales con el objetivo de convertir la región en un "gueto". "La comunidad internacional no puede ignorar las decisiones del actual congreso", declaró Vitaly Ignatiev, responsable de política exterior de la república secesionista. "Estamos hablando de una petición de apoyo diplomático", declaró posteriormente a la televisión estatal rusa. Su presidente, Vadim Krasnoselskiy, tomó distancia del pronunciamiento de los legisladores y dijo que busca un **"diálogo pacífico"** con el gobierno de Moldavia, que es proeuropeo. Pero la presidenta de Moldavia, Maia Sandu, rechazó este miércoles que haya una ofensiva contra la economía de la región: "Lo que el gobierno está haciendo hoy es dar pequeños pasos para la reintegración económica del país", declaró. Desde su autoproclamada independencia, Transnistria ha estado en el centro de las disputas geopolíticas de Europa por su posible anexión a Rusia, como ha ocurrido con otras antiguas regiones soviéticas. Y con el inicio de la guerra en Ucrania, analistas consideran que Moscú podría intentar abrir un nuevo corredor desde el oeste. ¿Pero cómo es que surgió esta república prorrusa y por qué interesa al Kremlin?

Pasado soviético

Transnistria es una pequeña región limítrofe con Ucrania que se encuentra en el oeste de **Moldavia**, un país que formó parte de la **Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS)** desde 1940 hasta su disolución a principios de 1990. Poco antes del colapso total de la antigua potencia comunista, estalló allí un conflicto entre la recién independizada República de Moldavia y **grupos separatistas en Transnistria**, que deseaban mantener lazos con Moscú. La guerra civil no duró mucho, pero desde el cese al fuego en julio de 1992 se encuentran estacionados cerca de 1.500 soldados rusos para "mantener la paz" en el territorio. Con el fin del conflicto, Transnistria declaró su independencia. Pero, aparte de otras regiones en disputa como Abjasia, Nagorno Karabaj y Osetia del Sur, **ningún estado miembro de Naciones Unidas la reconoce.**



La bandera de Transnistria es la única en el mundo que aún incluye una hoz y un martillo, símbolos de la URSS.

Gran autonomía

El territorio cuenta con su propia Constitución, gobierno, ejército, moneda y hasta pasaportes, que son prácticamente inútiles. Es tan autónomo que incluso las autoridades moldavas admiten que **no tienen control** sobre él. La mayoría de su población de alrededor de **500.000 habitantes** tiene doble o triple nacionalidad, sea rusa, moldava o ucraniana. A menos de 70 km al sureste de Chisináu, la capital de Moldavia, yace **Tiráspol** con sus 130.000 habitantes, una pequeña ciudad que a menudo se describe como "atrapada en la URSS". En esta capital regional no faltan calles con nombres de figuras comunistas o fechas importantes de la era soviética, ni tampoco una gran estatua de Lenin que se impone frente al edificio del Parlamento local de estilo brutalista.

Vínculos con Rusia

Desde que Transnistria declaró su independencia hace tres décadas, **la población de Tiráspol ha disminuido en al menos un tercio.** La mayoría de sus habitantes se ha ido a buscar trabajo afuera, muchos a Rusia, debido a que las perspectivas económicas se desplomaron tras la caída de la URSS.



Tiráspol mantiene muchos símbolos de la era soviética.

Los salarios aquí son incluso más bajos que en el resto de Moldavia, que es uno de los países más pobres de Europa. Aunque los tres grupos étnicos predominantes de Transnistria (los rusos, los ucranianos y los moldavos) tienen un tamaño similar, **el ruso es la lengua dominante.** Asimismo, las banderas rusas ondean junto a las de Transnistria -la única en el mundo que aún incluye una hoz y un martillo- en muchos edificios de la ciudad.

Un gran depósito de armas

Transnistria también es **conocido por albergar el mayor arsenal de la Guerra Fría:** un depósito con unas 20.000 toneladas de armas y municiones. Aunque según sus críticos una explosión en este lugar podría generar una detonación equivalente a la de la bomba de Hiroshima, otros expertos señalan que eso es poco probable, que se trata de armas viejas y en desuso. El depósito de armas de **Kolbasna, cerca de la frontera con Ucrania,** fue erigido en la década de 1940, cuando Moldavia aún formaba parte de la Unión Soviética. Con el fin de la Guerra Fría se convirtió en el lugar donde fue

guardado el armamento que traían consigo las fuerzas soviéticas al retirarse de Alemania oriental, Checoslovaquia y otros países del antiguo bloque comunista.



Transnistria siempre ha manifestado su carácter prorruso.

En una cumbre de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), realizada en 1999 en Estambul, Moscú aceptó retirar una parte de las municiones y armas que guardaba en Transnistria. Entre los años 2000 y 2004, se llevó trenes enteros cargados de armas y municiones procedentes del depósito de **Kolbasna**, donde para entonces se estimaba que había unas 40.000 toneladas de este material. Ese proceso, sin embargo, quedó paralizado por decisión de las autoridades de Transnistria y no ha podido ser reactivado. En septiembre de 2021, en su discurso anual ante la Asamblea General de la ONU, la presidenta moldava reiteró su petición para el retiro de las tropas rusas de Transnistria y la eliminación de las armas y municiones guardadas en Kolbasna. Pero Moscú se ha negado a permitir que otras fuerzas asuman el resguardo del material o las tareas de mantenimiento de paz en la zona.

INDO PACÍFICO

Cuál es el país que liderará el crecimiento global de riqueza en la próxima década (y no es Estados Unidos)



Compañías multinacionales, especialmente en sectores como tecnología y automoción, han encontrado en esta nación un destino prometedor para establecer sus operaciones de producción. Por Rossana Marín. Publicado: 23 Feb, 2024.

Vietnam se perfila como el país con el mayor incremento de riqueza para la próxima década, según un reciente estudio elaborado por la firma de inteligencia de riqueza global **New World Wealth** y los asesores de migración de inversión **Henley & Partners**. Este notable crecimiento se atribuye a la transformación de la nación en un **centro manufacturero global**, destacando un pronóstico de **aumento del 125%** en la riqueza en los próximos diez años. Con este avance, **Vietnam** no sólo experimentaría la expansión más significativa en términos de **PIB per cápita** y número de **millonarios**, sino que también consolidaría su posición como destino principal para la **inversión internacional**. La estratégica ubicación geográfica de **Vietnam**, compartiendo frontera terrestre con **China** y cercanía a importantes rutas comerciales marítimas, combinada con su bajo costo de mano de obra y una infraestructura que favorece las exportaciones, son factores claves destacados por **McKinsey** en su análisis sobre el auge del país. “**Vietnam se está desarrollando rápidamente y la mayor parte de la población se está beneficiando**”, señaló **Andy Ho**, director de inversiones de **VinaCapital Group**, en entrevista con **CNBC**. Este desarrollo viene acompañado de un contexto en el que **Vietnam** es visto como una base de manufactura cada vez más popular para multinacionales de tecnología, automoción, electrónica, ropa y textiles, según **Andrew Amoils**, analista de **New World Wealth**. Este atractivo para las corporaciones, sumado a la percepción del país como un lugar relativamente seguro en comparación con otras naciones de la región Asia-Pacífico, ha estimulado la instalación de operaciones de manufactura, contribuyendo de manera significativa al **crecimiento económico** proyectado. Según datos del **Banco Mundial** citados por **CNBC**, **Vietnam** actualmente alberga a **19.400 millonarios** y **58 centimillonarios**, una evidencia tangible de su creciente atractivo económico y potencial de inversión. Este incremento en la cantidad de individuos con alto poder adquisitivo sería muestra del dinamismo económico del país y su **capacidad para atraer y generar riqueza**.



Mientras **India**, pronosticada para convertirse en la tercera economía más grande del mundo para 2027, sigue a **Vietnam** en el segundo lugar con un esperado **crecimiento de riqueza del 110%**, el foco está puesto en el país del sudeste asiático como epicentro del **boom económico regional**.

Un destino para la inversión extranjera

En medio de las tensiones comerciales continuas entre **Estados Unidos y China**, **Vietnam** se ha convertido en un atractivo destino para la **inversión extranjera directa (IED)**, con un incremento del **32%** en comparación con el año anterior, alcanzando los **36,6 mil millones de dólares** en 2023. La nación del sudeste asiático está aprovechando esta coyuntura para diversificar su base manufacturera, adoptando la estrategia denominada “**China plus one**” por parte de

numerosas empresas multinacionales. La **IED** ha sido un motor crucial para el **crecimiento económico** de **Vietnam**, respaldando un proceso de industrialización liderado por las exportaciones que se ha desarrollado a través de tres olas de inversión extranjera directa en las últimas tres décadas. **Brian Lee**, economista y Vicepresidente Asistente de **Maybank**, explicó al mismo medio, que **Vietnam** se encuentra al borde de una cuarta ola de **IED**, lo que podría reforzar aún más su desarrollo económico. “**Las inversiones extranjeras son ‘dinero pegajoso’**, que resulta en buenos empleos con salarios decentes y permite a millones de vietnamitas mejorar la calidad de sus vidas”, afirmó.

Los desafíos para este crecimiento

Según especialistas en la economía vietnamita, es crucial que el país fortalezca la capacitación de su fuerza laboral para satisfacer las demandas de actividades productivas complejas y con intensidad de habilidades. Esta necesidad de mejora se ve acompañada por la importancia de aumentar las sinergias de productividad derivadas de la **Inversión Extranjera Directa (IED)**, mediante una colaboración más estrecha entre las empresas foráneas y sus homólogas domésticas. “**Es necesario hacer más para maximizar las externalidades de productividad de la IED, a través de una colaboración más estrecha entre las compañías extranjeras y sus contrapartes nacionales**”, señaló Lee.

Además, otro factor que podría afectar negativamente al país es una prolongada recesión global que disminuiría la demanda del consumidor en mercados desarrollados, impactando así al sector manufacturero y las exportaciones vietnamitas.

China irá a la Luna: ya tiene planeadas dos misiones tripuladas para 2030 y buscará enviar a una mujer



China se suma a la carrera espacial y ya tiene planeadas dos misiones tripuladas a la Luna para 2030. (Foto: AdobeStock)

Su objetivo será convertirse en el segundo país en llevar seres humanos a la superficie del satélite natural de nuestro planeta. Y la primera nación en llevar a una mujer. 27 feb 2024.

China ya está en carrera a la Luna. Después de haber logrado posar con éxito varios módulos robóticos y de observación en la superficie de nuestro satélite, la Agencia Espacial del gigante asiático reveló los nombres de las dos misiones lunares tripuladas que ya están en desarrollo. Mengzhou (*Dream Vessel* o Nave de ensueño) y el módulo de aterrizaje Lanyue (*Embracing the Moon* o Abrazando a la Luna) serán las naves encargadas de llevar astronautas chinos a la Luna, y forman parte de un ambicioso programa con el que Beijing busca confirmar su estatus de gran potencia espacial. Aunque China no dio a conocer la fecha de su esperada misión tripulada a la Luna, afirmó que es muy probable que tenga lugar en 2030. Así, su objetivo será convertirse en el segundo país en llevar seres humanos a la superficie del satélite natural de nuestro planeta.



China se suma a la carrera espacial y ya tiene planeadas dos misiones tripuladas a la Luna para 2030. (Foto: AdobeStock)

¿Cómo será la misión china a la Luna?

La Agencia Espacial China informó que su estrategia consistirá en un lanzamiento dual. Esto significa que planean lanzar dos cohetes separados para cada nave. Para referencia, durante el proyecto Apolo de Estados Unidos, las naves utilizaban un solo lanzamiento desde un poderoso cohete. Para la misión, la Corporación de Ciencia y Tecnología Aeroespacial de China (CASC), está desarrollando dos cohetes Larga Marcha 10 (CZ-10), que serán los encargados de poner en órbita a Mengzhou y Lanyue. Mengzhou es la nave que funcionará como módulo de reentrada y albergará a los astronautas. Además, servirá de centro de control, y contendrá un módulo de servicio para los sistemas de energía y propulsión. Según la Agencia china, medirá casi 9 metros de largo y pesará 22 toneladas métricas. En cuanto a Lanyue, será el módulo de alunizaje y llevará dos astronautas junto a un vehículo de 200 kilos. El programa espacial de Beijing es un paso importante en el sueño chino de Xi Jinping, que tiene el objetivo de rejuvenecer al país y, con sus capacidades tecnológicas, ponerlo a la vanguardia y en un lugar de liderazgo mundial. Así, el plan chino de llevar humanos a la Luna se produce en un momento histórico en el que cada vez más países se suman a la carrera espacial en busca de los beneficios científicos y el prestigio internacional que podría aportar la reciente exploración espacial. Por otra parte, además del excepcional logro técnico que significa llevar astronautas a la Luna, China buscará también convertirse en la primera nación en enviar una mujer a la superficie de nuestro satélite.

Global Condemnation: The Implications of North Korea's Arms Supply to Russia



In a joint statement, South Korea, the U.S., and Japan denounce North Korea's provision of military munitions to Russia, highlighting the move's potential to escalate the human cost of conflict in Ukraine. InsiderRelease. Feb 06, 2024.

In a significant development, South Korea, the United States, and Japan have issued a united condemnation against what they describe as the provision of military munitions and equipment by North Korea to Russia. This collaboration, they assert, exacerbates the human suffering caused by the conflict in Ukraine. This collective stance was articulated in a statement released by the foreign ministers of these nations shortly after Russia's top diplomat dismissed U.S. accusations of North Korea supplying arms to Russia as unproven. The trio pledged to join forces with the global community to spotlight Russia's endeavors to obtain military support from North Korea, highlighting confirmed deliveries that aggravate the toll of the ongoing conflict. The pronouncement underscores a concerted effort to counteract a deal between Russia and North Korea, aimed at exchanging military supplies despite international admonishments. This has raised alarms about the deepening military cooperation between North Korea and Russia, both of which face tensions with the U.S. and its allies. Recent speculations gained momentum when North Korean leader Kim Jong Un met with Russian President Vladimir Putin, fueling concerns over a potential exchange of military technologies for munitions. Amid these developments, the U.S. has accused North Korea of shipping over a thousand containers of military equipment to Russia, supporting these claims with imagery of the cargo being transported to Russia. This accusation has been met with skepticism by Russian officials, including Foreign Minister Sergey Lavrov, who dismissed the claims as baseless. The trilateral statement also highlighted the vigilance of South Korea, the U.S., and Japan in monitoring any exchange of military or nuclear technologies between North Korea and Russia, emphasizing the violation of U.N. Security Council resolutions by such transactions. The backdrop of these diplomatic exchanges includes North Korea's continued missile tests, perceived as rehearsals for potential nuclear strikes, and the ongoing military cooperation between South Korea and the U.S., including trilateral exercises with Japan. These developments underscore the escalating tensions and the complex web of alliances and confrontations in the region.

For further reading and legitimate resources on the dynamics of international relations and security issues in the Korean Peninsula and beyond, consider exploring:

- Council on Foreign Relations: Offers comprehensive resources on U.S. foreign policy and international affairs, including detailed analyses of the U.S.-North Korea and Russia-North Korea relationships.
- International Crisis Group: Provides in-depth reports on global conflicts, including the implications of North Korea's military actions and alliances.
- United Nations Security Council: Access resolutions and official documents that detail the international community's stance on North Korea's arms transfers and sanctions violations.

MEDIO ORIENTE

Where Is China in the Red Sea Crisis?



FILE - The Suez Canal connecting the Mediterranean Sea to the Red Sea is pictured from the window of a commercial plane flying over Egypt.

PENTAGON — As Iranian-backed Houthi militants in Yemen continue attacks on international shipping lanes in the Red Sea, a coalition of about two dozen countries, including the U.S. and the U.K., has been working to secure the important waterway. Mar 01, 2024.

About 15 commercial ships have been damaged by Houthi drones or missiles since mid-November, and the U.S. says there are now between four and eight coalition ships in the Red Sea on any given day to help protect international vessels. Last week the U.S. and British militaries launched their fourth combined operation against the Houthis since mid-January. The U.S. has also carried out near-daily strikes to take out incoming Houthi missiles and drones, along with weapons that were prepared to launch. Noticeably absent from the coalition is China, even though about 40% of trade between Europe and Asia goes through the Red Sea and Suez Canal. "We would welcome a productive role for China to play, but to my knowledge, at this stage they have not offered nor are they conducting any type of operations to help safeguard mariners or international shipping," Pentagon press secretary Major General Pat Ryder said in response to a question from VOA on Thursday. That sentiment appears to be something the military, the Biden administration and opposition Republicans in the U.S. agree on. During a Senate hearing this week on security issues in the Red Sea, Republican Senator Mitt Romney of Utah was visibly frustrated as he asked administration officials why China wasn't putting pressure on the Houthis or Iran. "We're out there with our flag flying and our men and women in harm's way. China is the nation that I would

presume is most impacted by closing off trade to the Red Sea, and yet they're sitting on the sidelines pretending like they're everybody's friend," he said. Republican Senator Todd Young of Indiana added during the hearing, "Here we are in the midst of a real security crisis, which is for so many an economic and diplomatic crisis in the region, and China's nowhere to be found,"

Yuan Mu, a spokesperson for China's Embassy in Washington, told VOA via email last month that "on the whole, China stands ready to work with all parties to safeguard the safety of international shipping lanes." But since the Houthi attacks began ramping up in mid-November, U.S. special envoy for Yemen Tim Lenderking says the administration has seen a "certain degree of freeloading" from China and others. "That is absolutely unacceptable. When we talk about an international problem that needs an international solution, we need the Chinese much more aggressively engaged," Lenderking testified during the hearing. Rather than taking part in the coalition's missions to protect international ships, China has accused the U.S. and the U.K. of illegally attacking military sites used by Houthi rebels to launch missiles at commercial vessels. China's envoy to the United Nations claims the actions are illegal because the U.N. Security Council has not authorized military action in Yemen.

China sends naval fleet

But even as China condemns the U.S.-led maritime coalition, Beijing has become so concerned with the crisis that its navy has escorted at least some Chinese ships through the waterway, and it is now reportedly sending a naval fleet to the Gulf of Aden. According to China's Xinhua News Agency, the 46th fleet of the Chinese People's Liberation Army Navy embarked from Zhanjiang in Guangdong province for the gulf last week. The fleet includes the guided-missile destroyer Jiaozuo, the missile frigate Xuchang and the comprehensive replenishment vessel Honghu, according to Xinhua. It is unclear whether the fleet has arrived in the Red Sea region, or what it will do once there. Michael O'Hanlon, a senior Foreign Policy fellow at the Brookings Institution, warns that while the Chinese have tried to help with international problems in a few instances over the past decade, their involvement has not always been for "altruistic reasons."

"There's also the plausible explanation they could be sending ships just to gather intelligence on the performance of [the United States'] missile and drone intercept technology," he told VOA. He added that while he expects China to "try to help a little in the general cause," the Chinese navy likely will be more focused on protecting its own ships from Houthi attacks amid spying on the U.S. and other major allies. China's navy started escorting Chinese cargo ships through the Red Sea in January, according to Sea Legend Shipping, a company based in Qingdao, China. The company has said that since then, the Chinese navy has provided security escorts for at least five cargo ships in the Red Sea. Chinese officials have asked their Iranian counterparts to help stop Houthi attacks or risk harming business relations with Beijing, Reuters reported, citing Iranian officials. Beijing does have some leverage in the region, as it is the largest buyer of crude oil exports from Iran, but the Chinese do not have enough leverage over Iran to stop these missile attacks, O'Hanlon said. Although the Houthis have claimed that ships from China and Russia can safely pass through the Red Sea, a British oil tanker carrying Russian oil was hit by a Houthi missile and caught fire earlier this year.

Ely Karmon, a senior researcher at the International Institute for Counter-Terrorism and a professor at Reichman University in Israel, told VOA that China has been one of the biggest sufferers since the Houthi attacks began. But O'Hanlon notes that while China has "substantial skin in the game" in terms of Red Sea shipping, China is also able to tap into its access to Russia and the Pacific for trade. "Even if some big fraction of world shipping does normally go through the Red Sea, it's not that hard to divert it, and it's not that expensive to divert it," he said.

Senior news editor with VOA's Mandarin Service John Xie contributed to this report.

La relevancia del Mar Rojo y la actual crisis que está atravesando



El Mar Rojo se consolida como un punto geopolítico de gran interés, su posición entre el continente africano y la península arábiga lo convierten en un corredor marítimo de gran trascendencia global, ya que el mismo conecta a través del Canal de Suez al norte y el estrecho de Bab el-Mandeb al sur el Mar Mediterráneo con el Océano Índico. Agregando a lo anterior, los países que limitan con este mar son: Egipto, Israel, Jordania, Arabia Saudí, Sudán, Eritrea, Yibuti y Yemen.

<https://cbaglobal.com.ar/la-relevancia-del-mar-rojo-y-la-actual-crisis-que-esta-atravesando/> Por Francisco Urbisaglia.

A continuación, en este artículo desarrollaremos la importancia del comercio mundial en el Mar Rojo, la situación complicada que atraviesa el mismo debido a los conflictos que se desataron en Medio Oriente y cómo será la situación de cara al futuro.

Clave en el comercio mundial

Las aguas del Mar Rojo son escenario de entre el 12% y el 15% del comercio mundial, lo que equivale a más de mil millones de dólares. Su gran trascendencia se debe a la reducción de costos y tiempo que permite este "atajo" entre el Mar Mediterráneo y el Océano Índico, que enlaza Europa, Oriente Próximo, el Cuerno de África y las rutas hacia los gigantes asiáticos como India y China. De no tomar esta ruta, habría que rodear el continente africano aumentando la duración del viaje en más de 10 días e incrementando el coste entre un 40% y 60%. Entre las mercancías transportadas destacan dos recursos energéticos: el petróleo y el gas natural licuado. El petróleo transportado por el Mar Rojo en el primer semestre de 2023 representó el 12% a nivel mundial y el gas un 8%.

Agitaciones en el Mar Rojo: Los conflictos internacionales que impactan al Mar Rojo y sus consecuencias

La guerra árabe-israelí ha dejado su huella en el Mar Rojo, donde los hutíes, una facción del Islam chiita en conflicto con el gobierno de Hadi en Yemen, han estado perpetrando ataques repetidos contra buques comerciales relacionados con Israel en los últimos meses.

¿Cuáles son las razones de los ataques y su vinculación con la guerra árabe-israelí?

Los hutíes realizan estos ataques en respuesta a la invasión y bombardeo de Gaza por parte de Israel. Los hutíes apoyan la causa palestina por lo que no cesarán los ataques, prometiendo ganar la contienda al enemigo israelí y estadounidense con sus respectivos aliados. Asimismo, los hutíes pertenecen al eje de resistencia iraní, por lo que su arsenal está compuesto por minas marinas, misiles balísticos y de crucero y vehículos aéreos no tripulados (UAV o drones) del régimen teocrático de Jamenei, lo cual representa una gran amenaza.



¿Qué consecuencias han traído los ataques?

Los impactos en el comercio mundial fueron catastróficos. Se estima que el 42% del comercio que transitaba por el canal de Suez ha disminuido, con más de 300 portacontenedores desviados del canal (el 20% de la capacidad mundial de contenedores). Además, los tránsitos semanales de portacontenedores han disminuido un 67% en comparación a hace un año. En consecuencia, las grandes empresas navieras decidieron desviar la ruta del Mar Rojo ante el peligro inminente.

¿Cuáles han sido las respuestas de la comunidad internacional?

Estados Unidos en diciembre puso en marcha la Operación Guardián de la Prosperidad, operación que tiene como objetivo formar una seguridad multinacional que permita la navegación segura del Mar Rojo. En consonancia, Estados Unidos y Reino Unido han realizado ataques contra objetivos hutíes claves en distintas partes de Yemen, prometiendo seguir con los ataques para proteger vidas humanas y el comercio, en declaración conjunta con Australia, Bahrein, Canadá, Dinamarca, Países Bajos y Nueva Zelanda. China por su parte ha decidido mantenerse neutral y solo pidió un cese al fuego. Buscan no unirse a la coalición estadounidense para no posicionarse en ninguno de los bandos de la guerra, pudiendo así desarrollar su proyecto de seguridad global y control de puertos, donde se incluye mantener relaciones estables con los países del Golfo e Irán. Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos participan como parte de la coalición del gobierno de Hadi que lucha contra los hutíes. De esta manera, buscan asentarse con más fuerza en la región y ganarle terreno a Irán, con el que mantienen una “guerra fría” desde hace años. Por último, debido a la importancia de la zona y las constantes problemáticas que tiene, varios países mantienen bases militares en las costas del Mar Rojo, las cuales se pueden observar en el siguiente mapa.



¿Qué ocurrirá en las próximas semanas?

La confrontación entre los hutíes y la comunidad internacional que protege los buques del Mar Rojo continuará en las próximas semanas. Tanto los hutíes como la coalición liderada por Estados Unidos han dejado claro que seguirán con sus ataques para proteger sus intereses. Sin embargo, los hutíes podrían cesar sus ataques solo si se detiene la invasión de Israel en Gaza. En consecuencia, Estados Unidos y sus aliados también suspenderán sus ataques contra los objetivos hutíes. De todas formas, la situación en Gaza es crítica y no parece encontrar una solución que satisfaga a ambas partes, por lo que el comercio internacional deberá utilizar otras rutas de navegación más seguras por el momento. Mientras tanto, muchas partes del mundo deberán adaptarse, por lo menos por un tiempo, a la suba de tarifas y al retraso de los suministros.

Bibliografía

- Al Jazeera. (2024, febrero 6). Defiant Houthis claim fresh Red Sea attacks on US, UK ships. Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/news/2024/2/6/houthis-defiant-as-they-claim-new-attacks>
- Amaya, S. (2024, enero 12). ¿Quiénes son los hutíes y por qué EE.UU. y Reino Unido atacaron Yemen? CNN. <https://cnnespanol.cnn.com/2024/01/12/quien-son-huties-yemen-eeuu-reino-unido-atacan-trax/>
- Baraniuk, C. (2024, enero 23). Mar Rojo: el complejo y costoso desvío de 6.500 km que deben tomar los grandes cargueros para evitar los ataques. BBC. <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cxx5g16w7r9o>
- Canal. (s/f). Fuerte promesa de los hutíes: “seguir la lucha” y “derrotar a Estados Unidos” en el mar Rojo. Canal26. Recuperado el 13 de febrero de 2024, de <https://www.canal26.com/internacionales/fuerte-promesa-de-los-huties-seguir-la-lucha-y-derrotar-a-estados-unidos-en-el-mar-rojo-364619>
- Freebairn, A. T. (2024, enero 2). Operation prosperity guardian faces early hurdles. Defense Security Monitor. <https://dsm.forecastinternational.com/2024/01/02/operation-prosperity-guardian-faces-early-hurdles/>

- Gambrell, J. (2024, febrero 12). Los hutíes atacaron un barco que llevaba granos desde Brasil a Irán pensando que era de Estados Unidos. infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/02/12/los-huties-atacaron-un-barco-que-llevaba-granos-desde-brasil-a-iran-pensando-que-era-de-estados-unidos/>
- Gray, ©. Unsplash/angus. (2024, enero 25). Crisis del Mar Rojo: Alarma por las perturbaciones del comercio mundial que dispara los precios de la energía y los alimentos. Noticias ONU. <https://news.un.org/es/story/2024/01/1527327>
- Juárez, C. (2023, diciembre 19). Mar Rojo bajo amenaza: ¿cuál es su importancia para el comercio mundial? THE LOGISTICS WORLD. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/mar-rojo-bajo-amenaza-cual-es-su-importancia-para-el-comercio-mundial/>
- Loaiza, M. V. (2024, enero 30). La crisis del mar Rojo pone a prueba las ambiciones globales de China. CNN. <https://cnnespanol.cnn.com/2024/01/30/analisis-tesis-mar-rojo-prueba-ambiciones-globales-china-trax/>
- Orbaiceta, G. V. (2024, febrero 5). Conflictos. Revista Ejércitos; Revista digital sobre Defensa, Armamento y Fuerzas Armadas. <https://www.revistaejercitos.com/conflictos/la-guerra-de-hamas-contra-israel-vii-la-tesis-del-mar-rojo/>
- Pesquera, D. G. (2024, enero 15). La geopolítica del Mar Rojo: el epicentro de la tensión de Oriente Medio. LISA News. <https://www.lisanews.org/geopolitica/la-tesis-del-mar-rojo-el-epicentro-de-la-tesis-de-oriente-medio/>

Who Is Syrian Christian Militia Targeted in Turkish Drone Attacks?



FILE - Christian fighters of Sutoro carry their weapons at a checkpoint in Tel Tamr, Syria, Feb. 25, 2015. Local reports said three members of Sutoro were killed in Turkish drone strikes on Derik, Syria, Feb. 28, 2024.

WASHINGTON — Local officials in northeastern Syria said a series of Turkish drone strikes on Wednesday killed and wounded several people in a Kurdish-controlled town near the border with Turkey. Feb 29, 2024. By Sirwan Kajjo.

Unlike other attacks carried out by Turkey in recent months, those targeted Wednesday were not Syrian Kurdish fighters. According to local sources, three members of a local Christian militia were killed and two others were wounded in several Turkish drone strikes on the town of Derik in northeastern Syria. Ankara has not commented on the recent attacks, but Turkey has been targeting areas under the control of the Syrian Democratic Forces, a Kurdish-led military alliance that has been a major U.S. partner in the fight against Islamic State group militants. Turkey's attacks have increased in recent months. Turkey views the SDF as an extension of the Kurdistan Workers' Party (PKK), which is considered a terrorist organization by Ankara and Washington. But the United States makes a distinction between the two Kurdish groups. According to the **Council on Foreign Relations**, Turkey "aims to maintain a buffer zone that deprives the PKK of bases abroad and to prevent the emergence of a contiguous area of autonomous Kurdish rule across borders that could intensify calls for an independent state." The Christian group that Turkey targeted Wednesday is called Sutoro, a local security force that is part of the Syriac Military Council, itself part of the SDF. Sutoro was founded in 2012 in the wake of Syria's civil war. It later entered an alliance with Kurdish forces to defend Christians and other communities in northeastern Syria from other armed groups. Kurdish officials say Christian representation within the SDF is an important indicator of northeastern Syria's diversity and its autonomous administration. "Our autonomous administration was founded in 2014, and later when the SDF was established in 2015, Christian groups were the first ones to become part of it because they see themselves as real partners in governing and protecting this part of Syria," Farhad Shami, a spokesperson for the SDF, told VOA.

Christians made up about 10% of Syria's prewar population of 23 million. But many of them have left the country since the conflict began in 2011, especially after the rise of Islamist extremist groups. Experts say Christian forces in northeastern Syria have played a major role in the war against IS, also known as ISIS. "The Syriac Security Forces (Sutoro) demonstrated heroism in 2015 when they fought ISIS and prevented a massacre of Christians in the Khabor River Valley," said Myles B. Caggins III, nonresident senior fellow at the New Lines Institute and former spokesperson for the Global Coalition to Defeat ISIS in Iraq and Syria. He told VOA that such cross-border attacks by Turkey on military targets and civilian infrastructure cause suffering throughout northeastern Syria and weaken the ability to fight IS remnants. "U.S. troops have trained and advised Syriac Military Council anti-ISIS forces, and it is a tragedy that America's partners are unjustly killed," Caggins said. According to the Rojava Information Center, a pro-Kurdish monitoring group in Syria, Turkey has carried out 76 drone strikes in the northeast since the beginning of the year. Last year, Turkish Foreign Minister Hakan Fidan said the objective of such attacks was to destroy the organizational infrastructure and sources of income for "terrorist organizations," referring to Kurdish groups and their partners. But Amy Austin Holmes, a research professor at George Washington University, said Syrian Christian armed groups and their Kurdish allies don't pose a threat to Turkey. "Not only are they not a threat to Turkey, but they actually provide security to Turkey because they defeated ISIS and they protect Turkey's southern border from other threats," she told VOA.

SOCIEDAD/CULTURA GENERAL

Quién fue Atatürk, el controvertido padre de la Turquía moderna, y por qué su legado puede estar en peligro



FUENTE DE LA IMAGEN, GETTY IMAGES

Mustafa Kemal Atatürk gobernó Turquía durante 15 años. Author, **Norberto Paredes**. Role, **BBC News Mundo**. **"¡Caballeros, mañana declararemos la República!", exclamó Mustafa Kemal Atatürk en una cena con un grupo de legisladores en la víspera del 29 de octubre de 1923. BBC Mundo.**

Tras un voto al día siguiente, el Parlamento turco adoptó la nueva forma de gobierno y Atatürk fue elegido como primer presidente de Turquía. "¡Viva la República! ¡Larga vida a Mustafa Kemal Pasha!", gritaban los legisladores a todo pulmón. A 100 años de la proclamación de la República de Turquía, un evento que transformó Medio Oriente y creó progresivamente una nueva dinámica mundial, el legado de Atatürk podría estar en peligro, según advierten expertos. Considerado como "**el padre de la Turquía moderna**", muchos también lo recuerdan como uno de los impulsores de los abusos contra las minorías en el extinto Imperio Otomano, también conocido como Imperio turco. Pero pese a las opiniones encontradas, existe consenso en que Atatürk fue una de las figuras políticas más importantes del siglo XX. Logró mantenerse en la presidencia de Turquía durante 15 años con una alta popularidad, tratando de determinar cuál sería el nuevo rol del país tras la **caída del Imperio Otomano**, cuya partición comenzó en 1918 como consecuencia de la Primera Guerra Mundial. Nacido en Salónica en 1881, cuando esta ciudad griega formaba parte del antiguo Estado otomano gobernado por la dinastía osmanlí, Atatürk pertenecía a una generación de militares preocupados por el rumbo que tomaba el imperio. El territorio del que fuera uno de los Estados más extensos de Europa se reducía cada vez más, al mismo tiempo que incrementaba el nacionalismo étnico y las tensiones entre los diferentes grupos religiosos.

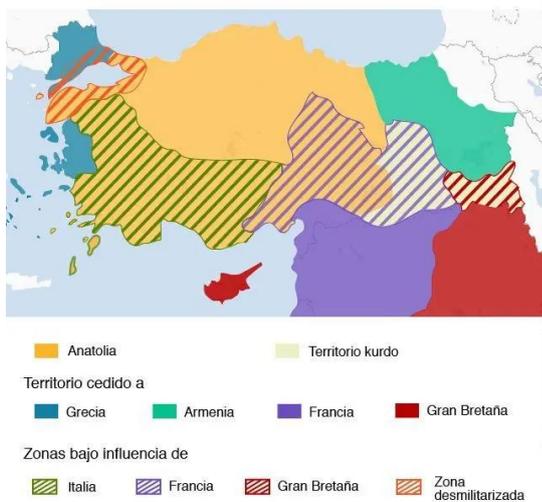
"Algunos militares creían que una manera de detener la caída del Imperio Otomano, o revertirla, era **occidentalizarse, modernizarse**", le dice a BBC Mundo Yucel Yanikdag, profesor de historia de la Universidad de Richmond, EE.UU., y experto en Turquía y su antiguo imperio. Aquel grupo de combatientes también apoyaba el secularismo.

"No es que no les gustara la religión o el islam, sino que pensaban que se interponía de alguna u otra manera, frenando el progreso social", agrega el académico. Por eso, Atatürk se propuso modernizar su país con una serie de reformas que cambiaron Turquía para siempre. Uno de los primeros cambios les permitió a los turcos ejercer la soberanía popular a través de una democracia representativa. Gracias a la revolución republicana que él lideró, la Gran Asamblea Nacional Turca proclamó el nacimiento de la República de Turquía el 29 de octubre de 1923.

El kemalismo y sus seis flechas

Las características básicas del nuevo país se basaron en las seis flechas del kemalismo -como se le llama a la ideología implementada por Atatürk, a veces denominada ataturkismo- que simbolizan el **republicanismo, populismo, nacionalismo, secularismo, estatismo y reformismo**. Para la mayoría de los historiadores, uno de sus legados más importantes fue precisamente la secularización del país. "El Otomano era un imperio multiétnico, multireligioso y él sabía que esa fue una de las causas de su desmembramiento", dice Yanikdag.

Partición del Imperio Otomano -Tratado de Sèvres 1920



Fuente: atlas-histoque.net

La idea de Atatürk era convencer a todas esas etnias y grupos

religiosos diferentes de que siguieran formando parte de la República Turca bajo el concepto de que había **solamente una etnia** en el sentido cívico de la palabra, refiriéndose a la "**turquidad**": la calidad de ser turco.

Si bien esa fue una de sus reformas más simbólicas, Turquía también le debe a Atatürk la adopción del calendario gregoriano, la abolición del califato otomano en la enmienda constitucional de 1926 y la sustitución del alfabeto árabe por una versión modificada del abecedario latino, de acuerdo con la Ley sobre la adopción del alfabeto turco aprobada en 1928. Las seis flechas del kemalismo simbolizan el republicanismo, populismo, nacionalismo, secularismo, estatismo y reformismo. Asimismo el "fundador de la Turquía moderna" promulgó en 1926 un nuevo Código Civil que declaraba la

igualdad de género en el país, excepto en el sufragio. Las mujeres obtuvieron el derecho al voto en 1934, todavía bajo su mandato, antes que otros países como Argentina, Colombia, México o Venezuela.

Venerado en Turquía

Atatürk también convirtió a Ankara, que en ese entonces era una pequeña ciudad con unos pocos miles de habitantes, en la nueva capital del país, sustituyendo a Estambul, con el fin de tener la capital en un punto geográfico más central. Por esto y más, es un hombre venerado en su país. "Recuerdo que cuando yo estaba en la escuela primaria comencé a escribir poemas sobre la gloria de Atatürk", le cuenta a BBC Mundo el escritor turco Nedim Gürsel. Pese a que Atatürk fue un líder autoritario, la mayoría de la población en Turquía tiene una opinión favorable respecto a su figura. "En Turquía existe sin duda un culto a su personalidad. El legado kemalista es sumamente importante no solamente para Turquía, sino para todo el mundo musulmán, pero creo que en la actualidad también debemos criticarlo", prosigue el autor de "La novela del conquistador", que relata cómo Constantinopla cayó ante los turcos. Para cambiar Turquía, Atatürk y su entorno pensaron que el autoritarismo era la mejor manera de implementar todas las reformas que "debían" hacerse. "En un corto período de tiempo, se convirtió en un líder autoritario y básicamente acabó con todo vestigio de democracia. Hubo algunos esfuerzos para introducir una apariencia democrática en 1932, pero en general fue un líder autoritario", explica Ali Yaycioglu, historiador del Imperio Otomano y la Turquía moderna de la Universidad de Stanford, en EE.UU.

Un personaje que divide opiniones

Fuera de las fronteras turcas, la opinión sobre el hombre que transformó a la nación euroasiática está un poco más dividida.



FUENTE DE LA IMAGEN, GETTY IMAGES. El fundador de la Turquía secular divide opiniones en Armenia.

Atatürk comandó el ejército turco durante la **guerra greco-turca** que se extendió de 1919 a 1922 en la que venció pese a contar con unas fuerzas debilitadas después de la Primera Guerra Mundial. Durante la también llamada guerra del Asia Menor, los dos frentes cometieron atrocidades y deportaron a millones de personas. "Atatürk echó al ejército griego fuera de Anatolia (ahora Turquía) y **expulsó a una gran cantidad de griegos étnicos**, algo que luego se institucionalizó y se denominó 'el intercambio de poblaciones entre Grecia y Turquía'. Por eso, en Grecia, no tenía muy buena reputación, debido sobre todo a razones geopolíticas". Mediante este intercambio de población estipulado en el Tratado de Lausana de 1923, cerca de **1,5 millones de cristianos ortodoxos griegos** -muchos de los cuales nunca habían vivido fuera de Turquía- fueron expulsados de este país y un número menor de musulmanes fue deportado de Grecia a territorio turco. Mustafa Kemal también divide opiniones en Armenia, que para 1922 era un país sin soberanía. Muchos de los funcionarios cercanos a Atatürk fueron personas que participaron en el genocidio armenio y lucharon en contra de los armenios después de la guerra".



Ali Yaycioglu. Historiador, Universidad de Stanford.

*El pueblo armenio reclamaba que algunas de sus regiones habían sido ocupadas por Turquía y otras por los soviéticos. "No creo que los armenios culpen completamente a Atatürk, pero el Estado que él formó fue visto como un país que le daba continuidad a las atrocidades cometidas durante el **genocidio armenio** que tuvo lugar en la Primera Guerra Mundial", le dice Yaycioglu a BBC Mundo. "Esto es porque algunas personas creen que (los turcos) se beneficiaron del hecho de que cientos de miles, si no más de un millón de armenios, fueron asesinados y ciertamente más de un millón deportados. Y porque muchos de los funcionarios cercanos a Atatürk fueron personas que participaron en el genocidio y lucharon en contra de los armenios después de la guerra", agrega el historiador de la Universidad de Stanford.*

La cuestión kurda

Dentro de la misma Turquía, también existe un grupo étnico que se sintió y todavía se siente oprimido por la ideología kemalista: el pueblo kurdo. Luego del colapso del Imperio Otomano, el régimen republicano **cambió la dinámica de la población kurda** en Turquía. La nueva ideología kemalista de crear una nación secular, bajo un idioma, una etnia y una cultura, resultó en la opresión de otros pueblos que tenían cabida en el antiguo imperio.



Yucel Yanikdag, de la Universidad de Richmond, explica que la identidad de los kurdos fue negada porque el kemalismo exigía que todo el que viviera en Turquía aceptara que ahora era turco. Entre 1936 y 1939, la población kurda de la región sudoriental de Dersim -ahora conocida como Tunceli- formó una resistencia en contra de la recién formada República Turca y como resultado más de 13.000 kurdos fueron asesinados a manos del ejército turco. El incidente sentó las bases de la insurgencia kurda que aún persiste contra el Estado turco.



La secularización fue un alivio para algunos, pero para otros significó la negación de la identidad de los kurdos y de los armenios, los griegos, los chechenos, los árabes...". Yucel Yanikdag. Profesor de historia de la Universidad de Richmond.

Se trata de un episodio delicado para los nacionalistas de ese país, porque en esa época **el venerado Atatürk** aún era presidente de Turquía y su propia hija adoptiva Sabiha Gökçen -quien fue la primera mujer piloto en el país- participó en los ataques. "La secularización fue un alivio para algunos, pero para otros significó la negación de la identidad de los kurdos y de los armenios, los griegos, los chechenos, los árabes, los circasianos, etc.", insiste Yanikdag.

Un legado en riesgo

Para algunos expertos, parte del legado de Atatürk y de lo que se construyó después de la creación de la República de Turquía podría estar en riesgo, especialmente la secularización del país. Algunos analistas consideran que las acciones de Erdogan ponen en riesgo la secularización de Turquía. En julio de 2020, el presidente turco, **Recep Tayyip Erdogan**, anunció la reconversión de Santa Sofía -uno de los sitios más icónicos de Estambul- en una mezquita. Santa Sofía fue primero una basílica y luego fue transformada en un templo musulmán bajo las órdenes del sultán Mehmed II en 1453, pero fue Atatürk quien le otorgaría el uso que se le dio durante las últimas décadas. En 1935, el padre de la Turquía moderna ordenó que Santa Sofía se convirtiera en museo y prohibió que el complejo se utilizara como lugar de culto, de fe cristiana o musulmana, siguiendo su idea de secularizar el país. Por eso, la decisión del actual mandatario turco, que llevó a los primeros rezos de los musulmanes en Santa Sofía en décadas, causó preocupación. "Erdogan siempre ha tenido cuidado en no atacar directamente a Atatürk, debido al culto a la personalidad que existe hacia su persona en Turquía. Pero al mismo tiempo, desde hace algunos años, ha tratado de estropear las políticas y el legado que (Atatürk) dejó", comenta el historiador Ali Yaycioglu. Según él, la reconversión de Santa Sofía en una mezquita fue un "paso simbólico y muy evidente" hacia esa dirección. En los primeros años republicanos, varias iglesias que habían sido convertidas en mezquitas durante la era otomana fueron transformadas en museos. Aparte de la emblemática Santa Sofía de Estambul, lo mismo se hizo con la iglesia San Salvador de Cora en la misma ciudad y otra Santa Sofía en Trebisonda. "En los últimos 10 años, el gobierno de Erdogan ha comenzado a convertir poco a poco todos estos lugares en mezquitas", sostiene Yaycioglu. "Son jugadas que indican un avance general hacia la reintroducción del islam en la vida pública y política de una manera que definitivamente socaba parte del legado de Mustafa Kemal Atatürk".



Atatürk transformó Santa Sofía en museo en 1935, pero desde 2020 se usa como mezquita.

Yaycioglu, como muchos otros expertos, opina que el enfoque de Erdogan forma parte de una política más amplia que incluye una cierta nostalgia por el pasado otomano y un esfuerzo por restaurar una pequeña versión de aquel imperio, en el que el islamismo jugaba un papel más dominante, algo que va en contra de lo que Atatürk quería para el futuro de su país.

INFOGRAFÍAS –

