

Explosión del puerto de Beirut y su contexto económico

Por: [Umberto Mazzei](#)

Globalización, 25 de agosto 2020
alainet.org

Región: [Medio Oriente](#)
Tema: [Geopolítica](#), [Política](#)

El comercio fenicio era en esencia la distribución de productos orientales en el Mediterráneo. Ahora, siglos después, Beirut debe abandonar el mito del “París del Oriente” y mirar de nuevo hacia el Este, para posicionarse así en el lado correcto del comercio internacional y el crecimiento económico.

Después de una violenta protesta contra el último gobierno de la dinastía Hariri; un nuevo gabinete parlamentario se formó en el Líbano el 21 de enero de 2020, encabezado por el primer ministro Hassan Diab.

Los chinos se acercaron al gobierno de Diab para asociarlo a la iniciativa de una Nueva Ruta de la Seda (Belt and Road Initiative).

Tan pronto como eso accedió, la comunidad financiera internacional comenzó a acosar al Líbano para que pagara las deudas del régimen de los Hariri.

A cambio de la ayuda financiera, se suponía que iba a adoptar el habitual paquete de reformas Neoliberales que incluía la privatización de la infraestructura portuaria de Beirut, pero el gobierno Diab se mostró reacio porque había un gran proyecto de desarrollo portuario financiado por una empresa china especializada en infraestructura portuaria.

Luego vino la gran explosión que destruyó parcialmente el puerto y la parte adyacente de la ciudad vieja de Beirut.

Hay una narrativa sobre un cargamento de nitrato de amonio depositado en el puerto y un descuido del peligro que representaba por parte de las nuevas autoridades gubernamentales.

Por mucho que Covid-19 haya sido instrumentalizado por el 1% para realizar un proyecto de reestructuración universal de las clases sociales, la tragedia de Beirut ya está siendo instrumentalizada por los sospechosos de siempre para mantener al Líbano esclavizado a la élite financiera occidental.

El portavoz occidental fue el presidente francés Macron, que apareció por Beirut en actitud colonial paternalista, ofreciendo pagar a los acreedores del Líbano a cambio del uso exclusivo del deteriorado puerto de Beirut.

Frente a “protestas” orquestadas al estilo de la revolución del color, el gobierno libanés encabezado por el primer ministro Diab ya dimitió.

Francia y la ONU organizaron una videoconferencia para ayudar al Líbano y coordinar la respuesta de los donantes. Asistieron la Comisión Europea (CE), el FMI y el Banco Mundial.

El resultado no fue brillante: se comprometieron unos insignificantes 252 millones de euros, una vez más condicionados por las “reformas institucionales” para sacar la representación de Hezbollah del Parlamento libanés.

Ni Rusia ni Irán estaban entre los donantes. Sí estaba Estados Unidos, que sanciona duramente al Líbano, estaban los aliados del CCG y Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos que no prometieron nada. China solo tuvo una presencia pro forma.

Paralelamente, los cristianos maronitas en Brasil, una comunidad poderosa, enviaban fondos para las protestas de la revolución del color. Se dejaron ver el ex presidente brasileño Michel Temer y el magnate brasileño Paulo Skaf que volaron juntos a Beirut. Hay ayuda y gran presencia de los empresarios libaneses que invirtieron en Brasil en la época en que en Líbano gobernaba Amin Gemayel (1982-1988).

La presencia en Beirut de estos personajes apunta a que el neoliberalismo trata de controlar el Líbano para evitar el retorno del papel de puerto del comercio chino en el Mediterráneo.

La crisis económica del Líbano, ahora agravada por la explosión del puerto de Beirut, tiene mucho que ver con la guerra con intermediarios que Estados Unidos libra contra Siria, que trajo un millón de refugiados al Líbano. Se trata de imponer el paquete de reformas neoliberales que convierte a los países en esclavos de la élite financiera mundial y aleja las opciones financieras chinas.

No hay absolutamente ninguna evidencia de que el FMI, el Banco Mundial y los “donantes” occidentales / árabes liberen a un Líbano devastado por esa doctrina neoliberal, que lo sumió en una crisis sistémica en primer lugar.

La salida económica es enfocarse en inversiones productivas, alejadas de las finanzas especulativas. Orientar las inversiones a cubrir las necesidades prácticas de la economía real de bienes y servicios para una población libanesa empobrecida.

En contraste con el modelo neoliberal occidental de especulación perpetua, China ofrece al Líbano la oportunidad de girar hacia el Este y ser parte de la perspectiva mundial de desarrollo común que ofrece la Nueva Ruta de la Seda.

En 2018, Líbano se convirtió en el miembro 87 del Banco de Inversión en Infraestructura de Asia (AIIB); el banco que coordina la inversión en el proyecto de infraestructura internacional conocido como Belt and Road Initiative.

El Líbano ya estaba participando en la internacionalización del yuan, ofreciendo cuentas bancarias en yuanes y aumentando el comercio bilateral en yuanes.

Beijing participó en discusiones sobre la mejora de la infraestructura libanesa, incluida la expansión del puerto de Beirut. Esa puede ser una de las razones de la explosión oportuna.

Esto significa que, ahora Beijing puede ofrecer un acuerdo renovado y conjunto de

reconstrucción y seguridad para el puerto de Beirut.

La explosión ocurrió justo cuando estaba a punto de cerrar un acuerdo más pequeño con el gobierno de Diab, centrado en la expansión y renovación del puerto de Beirut.

La conclusión es que China tiene un plan real para sacar al Líbano de su callejón sin salida financiero. Esa solución es un anatema para los Estados Unidos e Israel.

La administración de Estados Unidos recientemente impidió que Israel hiciera con China un acuerdo para desarrollar el puerto israelí de Haifa.

Las mismas tácticas de gánsteres se presionaran, con toda su fuerza a quien dirija el próximo gobierno libanés.

Beirut es un nodo clave en Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda en lo que respecta a su conexión con el Mediterráneo oriental.

Con Haifa fuera, Beirut gana en importancia como puerta de entrada a la UE, a través del puerto del Pireo y los puertos del Adriático italiano.

Es fundamental tomar en cuenta de que el puerto de Beirut en sí no fue completamente destruido. La explosión destruyó solo una sección del muelle. Los edificios se pueden reconstruir en un tiempo récord. La reconstrucción del puerto se estima en \$ 15 mil millones, dinero de bolsillo, para una empresa con los recursos y la experiencia de China Harbour.

Mientras tanto, el tráfico naval se redirige a Trípoli, a 80 km al norte de Beirut y a 30 km de la frontera entre Líbano y Siria. El puerto de Trípoli ya fue ampliado por empresas chinas y ha recibido a los buques portacontenedores más grandes de China.

El puerto de Trípoli también será fundamental en el proceso de reconstrucción de Siria, con el que China está totalmente comprometida.

La Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda conectará el suroeste de Asia a una red que incluye a Irán, Irak, Siria y el Líbano.

China ya está invirtiendo en carreteras y en desarrollar un tren de alta velocidad.

Ese tren conectará Líbano con un corredor central China-Irán en el que Líbano será la puerta al Mediterráneo Oriental. Este proyecto requiere una inversión de \$ 400 mil millones durante una asociación estratégica de 25 años.

También hay un papel para el puerto de Tartus en Siria, que ahora es una base naval rusa clave. Beijing ampliará el papel de Tartus uniéndolo por carretera al Líbano.

Una asociación estratégica entre Rusia y China involucra la protección de Tartus y la autopista con sistemas de misiles S-400.

Históricamente, la región entre Siria y el Líbano formaba parte de un gran eje que iba desde Samarcanda a Córdoba, con nodos en Bagdad y Damasco.

El comercio en esa parte de Eurasia desarrolló una civilización comercial cuya prosperidad se impuso sobre un trasfondo rural y nómada ancestral.

El comercio dio una cohesión interna tan coherente a esa parte de Eurasia que la convirtió en la cuna de la civilización.

El Medio Oriente y el Mediterráneo Oriental siempre han estado unidos al Océano Indico por rutas abiertas. como las del Caspio hacia Asia Central, que fueron bloqueadas durante más de 10 siglos por un monoteísmo musulmán intolerante encarnado más tarde por el Imperio turco.

Ahora esas rutas estarán abiertas nuevamente como cuando la neutralidad religiosa de ambos imperios permitió un próspero comercio entre el Imperio Romano e Imperio Chino.

Umberto Mazzei

La fuente original de este artículo es alainet.org
Derechos de autor © Umberto Mazzei, alainet.org, 2020

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **Umberto**
Mazzei

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca