

*Flow of resources on a global scale!...
what if there is a blockage?*

Abstract:

One of the consequences of globalization is the creation of long and complex value chains, in which, and according to strictly economic criteria, the different stages of the production process are carried out where the cost is lower, regardless of the distance existing between these points and the final consumers. And this implies a huge global flow of resources and goods, especially by sea.

Given that this fact contributes to the increase of global interdependence, it is seen, from certain perspectives, as a means that contributes to world security. But it also increases the vulnerability of nations, since these resource flows go through bottlenecks that make them tremendously vulnerable, and, if they are blocked, the consequences would be devastating for the nation's most dependent on these chains.

A brief analysis of the physical bottlenecks of global supply chains, some examples — past and present— of what the blocking of the usual flow of resources entails and a final reflection make up this analysis.

Keywords:

Globalization, maritime transport, choke points, land corridors, resources, reserves, global supply (value) chains, safety & security.

Cómo citar este documento:

SÁNCHEZ HERRÁEZ, Pedro. *¡Flujo de recursos a escala global!... ¿y si hay un bloqueo?*
Documento de Análisis IEEE 36/2021.

https://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA36_2021_PEDSAN_Flujo.pdf
y/o [enlace bie³](#) (consultado día/mes/año)

¡Un mundo global e interconectado!

El crecimiento del fenómeno conocido como globalización, el aumento de los flujos de personas, bienes y recursos, ideas e información a velocidad creciente y a lo largo y ancho de todo el planeta constituye un hecho, una realidad tangible. Productos de todas partes del mundo se pueden encontrar en las estanterías de la mayor parte de los comercios, y los artículos manufacturados se elaboran, en muchos casos, con materias primas y materiales de múltiples procedencias.

Si bien estrictamente no constituye un fenómeno novedoso, pues los grandes imperios siempre han materializado y mantenido interconexiones a escala global, es en el siglo XX cuando a partir del desarrollo exponencial de las tecnologías de comunicación —que abarata los costes de este servicio esencial para poder actuar a escala planetaria a unos mínimos asumibles casi por cualquier entidad— y del empleo del contenedor metálico —medio que permitió minorar en una gran proporción los costes de transporte, carga y descarga de bienes y materiales¹— que la globalización adquiere la forma que conocemos hoy día, incrementándose, de esta manera, la intensidad y la velocidad de dichos flujos.

Estas nuevas capacidades indujeron la generación de una «nueva ola de globalización»² a finales de los años ochenta del siglo pasado; el abaratamiento de costes, especialmente del tráfico marítimo, así como la facilidad para el movimiento de capital e inversión exterior propició que muchas industrias se deslocalizaran, marcharan a lugares del planeta donde la mano de obra era mucho más barata, motivando que gran parte de ellas se instalaran en Asia-Pacífico, y convirtiéndose China, de esta manera, en la «fábrica del mundo».

Consecuentemente, no solo se produce una gran pérdida de tejido industrial en países que, hasta el momento, abanderaban la fabricación a escala planetaria, pasando de ser productores y exportadores a simples compradores, sino que también el flujo de materias

¹ LEVINSON, Marc. "The box: How the shipping container made the world smaller and the economy bigger", *Princeton University Press*, Nueva Jersey, 2006 (existe una segunda edición con un nuevo capítulo publicada en 2016)

² Los diferentes analistas no siempre señalan exactamente hitos y momentos de esas diferentes «olas de globalización», en las que, compartiendo la creciente interconexión a escala global, se marcan diferencias entre, y como ejemplo, los bienes y servicios que lo hacen de manera prioritaria. En este sentido LEVINSON, Marc. "Outside the box. How globalization changed from moving stuff to spreading ideas", *Princeton University Press*, Nueva Jersey, 2020.

primas (materiales y productos energéticos) hacia Asia y el retorno de productos elaborados desde ese continente tuvo como consecuencia la creación de unas largas y complejas cadenas de valor y a una escala global.

¿Largas cadenas globales de valor?!

Fruto de lo anteriormente expuesto, la fabricación de cualquier producto se divide en diferentes etapas independientes, que se ejecutan atendiendo exclusivamente a criterios económicos, etapas que se realizan allí donde el coste es menor, al margen de la distancia geográfica que medie entre los centros donde tengan lugar las mismas. Y pese a las circunstancias habidas —crisis económica del 2008, minoración de la brecha salarial entre Asia y Europa, etc.—, en la actualidad, el 50 % del comercio mundial tiene relación directa con las grandes cadenas de valor, así como resulta muy complejo encontrar productos industriales realizados en su totalidad en un mismo territorio³.

Esta situación genera una poderosa dependencia, en un amplísimo abanico de productos, respecto de Asia-Pacífico y de la «fábrica del mundo», así como de la imprescindibilidad de que se mantengan abiertas las grandes vías de transporte del planeta, hechos que en ocasiones han llevado a la aparición de ciertas voces disonantes con esta situación y a la solicitud de un cierto replanteamiento de esas largas cadenas de valor, especialmente para bienes y recursos estratégicos —aquellos que por su necesidad imperiosa y alto valor o dificultad de sustitución resultan casi irremplazables—, aunque, ciertamente, el sistema funciona, en condiciones de normalidad, con eficiencia.

Pero han sido varios los momentos recientes en los que ese modelo se ha tensionado, dando, quizá, avisos a este respecto: desde el estallido de la guerra comercial entre Estados Unidos y China en 2018, que generó tensiones, alzas de precios y carestías puntuales de ciertos artículos a, y sobre todo, durante los primeros momentos de la pandemia de la COVID, donde se puso brutalmente de manifiesto la extrema dependencia de gran parte del planeta respecto de la producción en lugares remotos de artículos de primera necesidad, artículos, en algunos casos, de fabricación sencilla, pero

³ GANDOY, Rosario. “Cadenas globales de valor y COVID-19”, *Asociación Libre de Economía*, 10 de julio de 2020. Disponible en: <https://alde.es/blog/cadenas-globales-de-valor-y-covid-19/> NOTA: Todos los vínculos de internet del presente documento se encuentran activos a fecha 22 de septiembre de 2021.

cuya producción se había «externalizado» o «deslocalizado» atendiendo a un criterio exclusivamente económico, dejando de estar disponibles los mismos en muchos países del planeta pese a su imperiosa necesidad.

De esta manera, ante una crisis real, frente a una situación en la que se requerían determinados bienes, como es el caso de esta pandemia, se puso de manifiesto la escasez de ciertos abastecimientos, la falta de reservas de materiales esenciales, la ausencia de capacidad de producción de recursos cuasicríticos... Así, artículos como el paracetamol y las mascarillas, fabricados fundamentalmente en Asia, se convirtieron en objetos de deseo y, en muchos casos, en motivo de un grado de disputa tal que se llegó a acuñar el término «diplomacia de las mascarillas»⁴; y solo algunas naciones, como Finlandia, que poseía reservas acumuladas desde tiempos de la Guerra Fría⁵, no tuvo problemas con ciertos artículos en esos momentos iniciales.

Ante estos hechos, se plantea la necesidad de atender en mayor grado a la seguridad y no solo al ahorro de costes, a la necesidad de contar con mayores inventarios (reservas)⁶ de recursos y materiales que tienen importancia capital... e incluso se comienza a citar la necesidad de pasar de una «globalización» a una cierta «regionalización» que, entre otros aspectos, permitiera que las cadenas de valor fueran más cortas, y, por tanto, la producción estuviera «más cerca de casa». Y mientras que en determinados ámbitos se empieza a señalar que China emplea como arma las cadenas de valor⁷, paulatinamente va creciendo la idea relativa a la necesidad de minoración de la dependencia en tan alto

⁴ “China lanza la “diplomacia de las mascarillas” para mejorar su imagen”, *ABC*, 1 de abril de 2020. Disponible en: https://www.abc.es/internacional/abci-china-lanza-diplomacia-mascarillas-para-mejorar-imagen-202003290353_noticia.html

⁵ “Coronavirus: los almacenes secretos de la Guerra Fría por los que Finlandia no tiene escasez de mascarillas”, *BBC.com*, 16 de abril de 2020. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-52283271>

⁶ Tras las negativas experiencias sufridas por los Estados Unidos al respecto de la carencia de determinados materiales, ya en el año 1939 Washington emitió el Acta de Materiales Estratégicos (Disponible en: http://everything.explained.today/Strategic_and_Critical_Materials_Stock_Piling_Act_of_1939/), para crear reservas de los mismos; y estableció la Reserva Estratégica de Petróleo en 1975, con capacidad de almacenaje del consumo de un año del país. Y China lleva tiempo incrementando sus reservas de determinados recursos y materiales (A modo de simple ejemplo, se pueden consultar las siguientes informaciones: <https://economictimes.indiatimes.com/strategic-commodity-reserves/articleshow/4311964.cms?from=mdr> y <https://finance.yahoo.com/news/china-stockpiles-chips-chip-making-210000407.html>)

⁷ O’DEA, Christopher R. “How China weaponized the global supply chain”, *The National Review*, 20 de junio de 2019. Disponible en: <https://www.nationalreview.com/magazine/2019/07/08/how-china-weaponized-the-global-supply-chain/>

grado de dichas largas cadenas, lo cual permitiría, además, contribuir, en el caso de la Unión Europea, a la ansiada «autonomía estratégica»⁸.

En cualquier caso, los flujos globales continúan, y el espacio por el cual se transporta la mayor parte de los recursos y bienes, todos esos elementos que posibilitan la existencia de esas largas cadenas es —habida cuenta, entre otros aspectos, de su mayor eficiencia económica— el mar.

La autopista del mundo... ¡llena de cuellos de botella!

El mar, el océano, las aguas que cubren la mayor parte del planeta, se configuran como un espacio capaz de unir entre sí a los puntos (costeros) de todo el mundo. Por el mar discurre cerca del 80 % del comercio global, por lo que, sin comercio marítimo, la economía sufriría un hundimiento a escala planetaria⁹.

Pero, y pese a su inmensidad, a la sensación de aguas infinitas, el océano posee unos puntos de paso obligado, unos cuellos de botella denominados comúnmente por su acepción en inglés *choke points*, que constituyen unos espacios de gran vulnerabilidad y servidumbre para el tráfico marítimo; y, por ende, para el comercio y a la seguridad mundial. Si bien existen diferentes listados y clasificaciones, normalmente incluyen el canal de Panamá y el de Suez, los estrechos de Malaca, Ormuz, estrecho de Bab el-Mandeb y Gibraltar, los estrechos turcos y el cabo de Buena Esperanza, entre otros. Como simple ejemplo, el océano Pacífico, que ocupa la tercera parte de la superficie del planeta, solo se comunica con el océano Atlántico por tres puntos: por la ruta del norte (considerando que el Ártico está —o estaba— helado la mayor parte del año, por el canal de Suez (obra artificial y propiedad de un país) y por el extremo sur del continente americano, por el pasaje de Magallanes o el de Drake, donde la climatología, por otra parte, suele ser adversa.

⁸ “Por qué es importante la autonomía estratégica europea”, *External Action Service*, EUROPEAN UNION, 3 de diciembre de 2020. Disponible en: https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_es/90260/

⁹ BRAW, Elisabeth. “Without shipping, the global economy sinks”, *Foreign Policy*, 31 de marzo de 2021. Disponible en: <https://foreignpolicy.com/2021/03/31/suez-canal-ever-given-shipping-global-economy-sinks/>

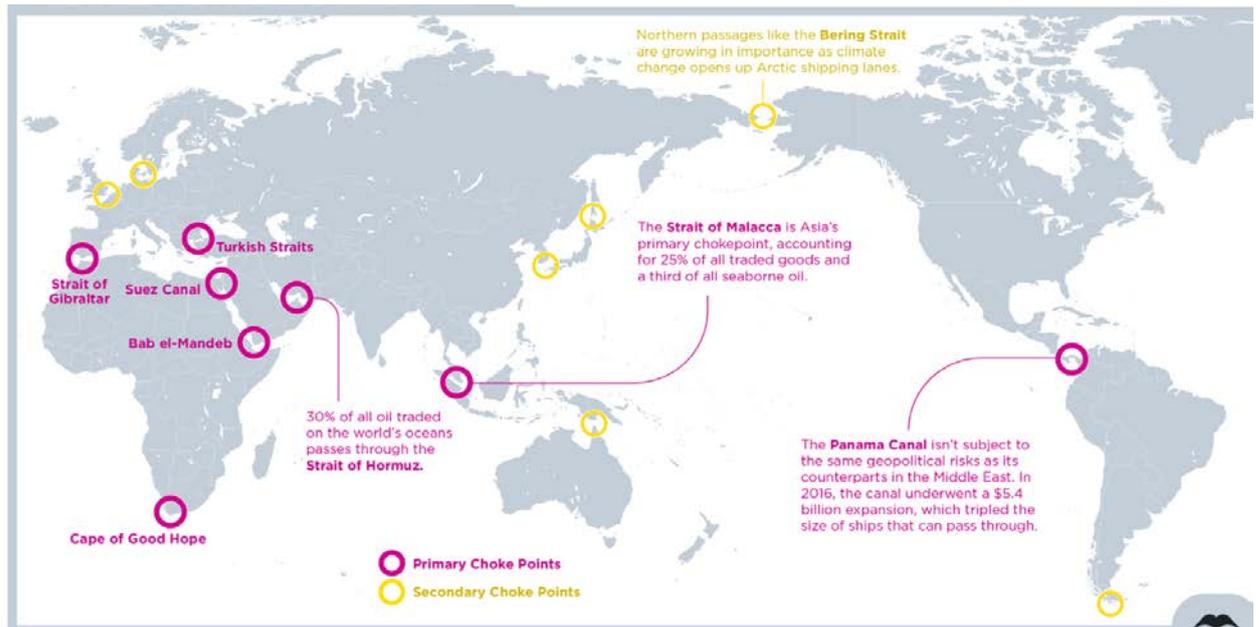


Figura 1. *Choke points* marítimos. Fuente. GIS. Disponible en: <https://thegeopolity.com/wp-content/uploads/2021/03/maritime-choke-points.png>

Como se puede apreciar en la imagen, esos cuellos de botella constituyen una poderosa servidumbre que se puede convertir en una seria amenaza, dado que son espacios muy aptos para bloquear físicamente, o incluso eliminar —por el incremento de costes que puede suponer emplear otras rutas alternativas que exijan singladuras mayores— la viabilidad de esas largas cadenas de valor.

Y ese riesgo elevado se produce por una multiplicidad de circunstancias; pese a los avances de la navegación, la climatología sigue siendo un factor a tener en cuenta, especialmente en los puntos más australes u, obviamente, en la ruta del Ártico, la Ruta del Norte. Pero, además de estas circunstancias intrínsecas, la existencia de puntos de paso obligado, muy estrechos en muchas ocasiones, no solo exponencializa la posibilidad de accidentes, sino que desde el punto de vista de la seguridad constituyen auténticos «agujeros negros» por la relativa facilidad de forzar su cierre. Y, dado que no hay alternativas sencillas ni baratas, estos *choke points* se conforman como centros neurálgicos del planeta. Y que una traducción aproximada de *choke point* sea «punto de estrangulamiento» visibiliza perfectamente esa realidad.

Por ello, y a lo largo de la historia, ha existido el afán por la construcción de canales que permitieran acortar sensiblemente las rutas marítimas y así acortar plazos y costes de navegación, además de crear alternativas a los *choke points* existentes.

Así, la idea de unir por medio de una vía acuática artificial el Atlántico y Pacífico a través de Centroamérica ya estaba presente en el antiguo Imperio español, hace siglos; tras varios proyectos, finalmente se acaba la construcción del canal de Panamá en el año 1914. Y en relación al impacto global de esta obra, además del hecho de que cerca del 6 % del tráfico marítimo mundial discurra por sus aguas, el que haya un tipo de buques específicamente diseñados para ser capaces de aprovechar al máximo el espacio de las cámaras de sus esclusas (serie denominada Panamax), así como que la ampliación de la capacidad del canal —finalizada en 2016— haya inducido el diseño y construcción de una nueva serie de buques denominados Neopanamax o Postpanamax¹⁰ —para aprovechar al máximo el tamaño de las nuevas esclusas, mayores que las anteriores— habla y muy a las claras de esa importancia global.

En otra parte del planeta, el canal de Suez permite, a través de Egipto, pasar del Mediterráneo al mar Rojo y de ahí al océano Índico, evitando bordear toda África. Desde su apertura en el año 1869, se ha constituido como objeto de deseo de diferentes imperios y potencias¹¹; baste recordar el papel central que tuvo durante toda la Guerra Fría en el flanco sur de Europa¹², como el eje a través del cual llegaba la mayor parte de los hidrocarburos al continente europeo, o considerar que, en la actualidad, por sus vías y esclusas circulan, en ambas direcciones, más de 8000 millones de euros diarios en mercancías¹³.

Pero no solo los canales son puntos clave para el comercio y las cadenas de valor globales —por eso, precisamente, se construyeron—, sino que el resto de *choke points*, en mayor o menor medida, también lo son; sin ánimo de ser exhaustivos y de realizar un repaso de todos ellos, simplemente señalar que, en un mundo en el que el centro de gravedad del planeta se desplaza hacia Asia-Pacífico, el estrecho de Malaca¹⁴, sito entre

¹⁰ Como referencia, los buques de la serie panamax podían transportar un máximo de 4.400 contenedores, mientras la nueva serie postpanamax llega hasta los 12.000. JASSAL, Rajeev. “What is panamax vessels?”, *My Sea Time*. Disponible en: <https://www.myseatime.com/discussion/what-is-panamax-vessel>

¹¹ Un repaso de eventos relativos al canal puede consultarse en HISTORY, *9 fascinating facts about the Suez Canal*, 15 de abril de 2019. Disponible en: <https://www.history.com/news/9-fascinating-facts-about-the-suez-canal>

¹² SÁNCHEZ HERRÁEZ, Pedro. *¡Rusia en el Mediterráneo!: ¿Guerra Fría 2.0?*, Documento de Análisis 31/2019, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 20 de noviembre de 2019. Disponible en: https://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2019/DIEEEA31_2019PEDSAN_Rusia.pdf

¹³ “Suez Blockage is holding up \$9.6 bn of goods a day”, *BBC News*, 28 de marzo de 2021. Disponible en: <https://www.bbc.com/news/business-56533250>

¹⁴ Datos y curiosidades sobre este estrecho como referencia inicial pueden consultarse en Asiadonde, “Estrecho de Malaca y su importancia estratégica”, 12 de agosto de 2020. Disponible en: <https://asiadonde.com/estrecho-de-malaca/>

Indonesia y Malasia y punto de paso del Pacífico al Índico, se configura como uno de los puntos de mayor sensibilidad mundial. Por sus aguas, que en algunos puntos no superan los 2,8 km de anchura y los 25 m de profundidad, navegan cerca de 90 000 buques al año, tanto petroleros que abastecen las necesidades crecientes energéticas de China y de Asia como buques que portan el resto de materias primas para que la «fábrica del mundo» siga en producción; y, en sentido contrario, como un torrente igualmente inacabable, fluyen manufacturas para el resto del planeta.

A modo de recordatorio de cómo las dinámicas del planeta tienen impacto en las actividades humanas, el cambio climático está propiciando el deshielo del Ártico; y además de toda una serie efectos asociados —graves en la mayor parte de los casos— uno de ellos es la creciente posibilidad de navegar por el mismo, sin recurrir en exceso a rompehielos ni a otras medidas que hacían prohibitivo el empleo comercial de la Ruta del Norte.

El deshielo del Ártico y el incremento asociado de la navegabilidad de sus aguas abre una nueva potencia vía de transporte marítimo, lo cual explica en gran medida —junto con las riquezas minerales, de hidrocarburos y pesqueras de la zona— la creciente disputa en torno a dicho mar. Y, con el deshielo del Ártico, Rusia —que posee la flota de rompehielos más grande del mundo— espera que dicha ruta se transforme en un «mini canal de Suez», lo cual le otorgaría un poderoso grado de control sobre el comercio mundial, pues, pese a las disputas y reclamaciones existentes, de momento las rutas discurren esencialmente por sus aguas, y las infraestructuras y medios de apoyo precisos se encuentran en su suelo.

El primer buque de contenedores sin apoyos especiales que navegó a través de la ruta del Ártico lo hizo en agosto del año 2018¹⁵ —si bien otros tipos de buques ya habían navegado por la misma con anterioridad, incluyendo buques de la empresa china COSCO¹⁶—. Por esta ruta, el tiempo de navegación entre China y Europa se reduce en un tercio, lo cual, si las condiciones de navegabilidad son adecuadas, supone un

¹⁵ “Maersk send first container ship through Arctic route”, *Business Insurance*, 24 de agosto de 2018. Disponible en: <https://www.businessinsurance.com/article/20180824/NEWS06/912323560/Maersk-sends-first-container-ship-through-Arctic-route>

¹⁶ No es casualidad que China, pese a que ninguna zona de su territorio se encuentra en la zona se declarara como potencia ártica, o que haya emitido un documento del máximo nivel sobre su política hacia el Ártico. THE STATE COUNCIL. THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA, “China’s Arctic Policy”, 26 de enero de 2018. Disponible en: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm

importante ahorro de costes y evita el paso por el estrecho de Malaca y por el canal de Suez.

El mar, por tanto, es la vía de alta capacidad de transporte del planeta, pese a las dificultades y los cuellos de botella existentes; pero, y dado que no todo el planeta es agua... ¿existen otras posibilidades para el transporte de mercancías?

Los senderos de la Tierra... ¿y alguna alternativa?

Los corredores terrestres, los caminos de arena del mundo son los que son, pues aunque en este tercer milenio en el cual la tecnología e incluso el mundo virtual ocupa un espacio creciente, la tiranía que en muchas ocasiones impone la geografía, la orografía e incluso el clima y los fenómenos atmosféricos, aunque parezcan algo del pasado y ajeno a la realidad actual, no es así. Y por eso los caminos del mundo son los que son.

Por ello, y desde hace milenios, personas y mercancías, culturas y guerras, emplean los mismos corredores terrestres; y basta reflexionar someramente sobre la península ibérica o la balcánica como puntos de paso entre continentes y las luchas por su dominio, recordar el impacto de la antigua ruta de la seda en el devenir de grandes partes del continente euroasiático, o en las pugnas de múltiples imperios por el intento del control de Afganistán para ser consciente que, pese a la amplitud de la masa terrestre emergida del océano, los caminos son relativamente limitados. Y ello sin siquiera considerar la imprescindibleidad de las infraestructuras de transporte¹⁷, obras humanas que articulan y mallan el territorio y permiten el flujo de materiales y recursos a su través, así como la interconexión con los puertos marítimos; incluso si los recursos llegan por mar, pero no es factible su entrega al consumidor final, tierra adentro en muchos casos, de nada o casi nada sirven.

Dada esta realidad, y pese a que las capacidades de transporte son menores y más costosas que por vía marítima, en ocasiones es la única factible; y en un mundo en pugna global, de nuevo se recrudecen las disputas por los caminos de la Tierra, y de manera

¹⁷ En ese sentido, es suficiente con recordar al germano Friedrich List (1789-1846) y su pretensión de crear una red de ferrocarriles que hicieran de Alemania una fortaleza en el corazón de Europa, o al británico Halford John Mackinder (1861-1947) y su propuesta de controlar los ferrocarriles del continente europeo para evitar que las potencias continentales pudieran hacer frente a Gran Bretaña.

muy especial por el Rimland¹⁸, por el gran arco que circunvala por su parte exterior el continente isla, la gran masa de tierra central del continente euroasiático, como uno de los espacios geopolíticos claves del planeta.

Consecuentemente, y desde hace unos años, tanto para buscar una cierta alternativa al transporte marítimo —dado que la Armada de los Estados Unidos sigue siendo, de momento, la más poderosa del planeta— como, se indica en ocasiones, para poder controlar las infraestructuras que discurren por dichos corredores terrestres —control potencial ejercido por medio de la «trampa de la deuda»¹⁹—, China busca incrementar su conectividad a través de Asia Central, en un nuevo proyecto enmarcado en la Iniciativa de la Franja y Ruta de la Seda, para unirse y unir a los países de Asia central y meridional que no cuentan con acceso al mar (países enclavados), pasando así de ser «naciones sin litoral a naciones conectadas por tierra»²⁰. De esta manera, esos países de Asia Central, los «tanques», países remotos y enclavados, y aparentemente sin importancia, pasan a constituirse en «el disputado puente entre Asia y Europa»²¹. La importancia de los corredores terrestres²² no puede por tanto desdeñarse —de nuevo, a una escala distinta a la del transporte marítimo—; basta ver el aluvión de noticias recientes sobre la trascendencia de Afganistán como uno de los puntos de paso de esa antigua ruta de la seda, y como, tras la retirada estadounidense de dicho país, se ha convertido en objeto de deseo por parte de China para continuar por tierras afganas con su Iniciativa de la

¹⁸ SÁNCHEZ HERRÁEZ, Pedro. *Siglo XXI: ¿el retorno a la lucha por el RIMLAND?*, Documento de Análisis 12/202, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 17 de marzo de 2021. Disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA12_2021_PEDSAN_Rimland.pdf

¹⁹ FRANKLIN, Lawrence A., “China’s “Debt-trap” diplomacy with third-world nations”, *Gatestone Institute*, 28 de agosto de 2020. Disponible en: <https://www.gatestoneinstitute.org/16396/china-debt-trap-diplomacy>

²⁰ “China está lista para forjar más estrecha asociación de conectividad con Asia Central y Meridional, dice canciller Wang”, *Xinhuanet español*, 17 de julio de 2021. Disponible en http://spanish.xinhuanet.com/2021-07/17/c_1310066786.htm

²¹ SÁNCHEZ HERRÁEZ, Pedro, *Asia central, el disputado puente entre Europa y Asia*, Instituto español de Estudios Estratégicos, Panorama Geopolítico de los conflictos 2016, pp. 313-350 . Disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/panoramas/Panorama_Geopolitico_Conflictos_2016.pdf

²² En este sentido CASTRO TORRES, José Ignacio. *La importancia de los corredores terrestres: el caso de Afganistán*. Documento de Análisis 29/2018, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 01 de agosto de 2018. Disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2018/DIEEEA29-2018_Lineas_Terrestres_Comunicaciones_Afganistan_JICT.pdf; CASTRO TORRES, José Ignacio. *La importancia de los corredores terrestres (II): la carrera de Irán hacia el mar Mediterráneo*. Documento de Análisis 26/2021, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 16 de junio de 2021. Disponible en: http://www.ieeee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA26_2021_JOSCAS_Iran.pdf

Franja y Ruta de la Seda, estrategia que continúa generando profundas diferencias de opinión²³ respecto a los fines últimos de Pekín.

Y, si se descarta el océano, las alternativas a la comunicación terrestre son escasas y costosas; además de la siempre interesante comunicación por las vías fluviales navegables, esos caminos de agua, que comparten muchas características con los transportes marítimos, pero que también se encuentran sometidos a la dictadura de navegar por un cauce, desde principios del siglo XX existe la posibilidad de utilizar el aire, de transportar bienes y recursos empleando aviones y otros medios aéreos.

La aviación, que ha tenido un crecimiento exponencial en las últimas décadas, constituye en ocasiones el único medio de aprovisionar pequeños núcleos aislados o remotos; y cada vez incrementa sus posibilidades y capacidades, además de contar con la ventaja asociada de su flexibilidad y relativa independencia del terreno para sus desplazamientos. Pero sigue siendo un canal de comunicación que precisa de medios y personal muy especializado, que se ve afectado en muy alto grado por las circunstancias meteorológicas existentes y que es caro, muy caro, por lo que solo es rentable para el transporte de personas y para productos de alto valor añadido y escaso peso. De otra manera, y aunque paulatinamente se optimice el coste de cada tonelada transportada, este sigue siendo muy elevado, hecho que convierte al transporte aéreo en algo aparentemente prohibitivo para determinados recursos.

Abundando en este sentido, desde que la Unión Soviética puso un satélite en órbita (el Sputnik, el 4 de octubre de 1957) y desatada la llamada «carrera espacial» —que llevó a los Estados Unidos a enviar a un ser humano a pisar la Luna el 20 de julio de 1969—, el uso del espacio ha crecido en intensidad —de hecho, la Organización de las Naciones Unidas tiene en su estructura una Oficina de Asuntos del Espacio Ultraterrestre²⁴—; el cosmos se ha poblado de satélites y elementos en órbita, propiciando un amplio abanico de capacidades —desde comunicaciones a estudios meteorológicos— y de posibilidades, de tal manera que no solo los países luchan por la utilización y el uso —obteniendo beneficios— de ese espacio ultraterrestre, sino que grandes empresas y

²³ Como sucintamente se expresa en SIEREN, Frank. “La Nueva Ruta de la Seda china: ¿oportunidad o amenaza?”, *DW*, 21 de septiembre de 2019. Disponible en: <https://www.dw.com/es/la-nueva-ruta-de-la-seda-china-oportunidad-o-amenaza/a-50527079>

²⁴ Página web oficial disponible en: <https://www.unov.org/unov/es/unoosa.html>

corporaciones se suman, en número creciente, al intento de rentabilizar los vuelos espaciales.

De esta manera, nombres como Space X, Blue Origin o Virgin Galactic pasan de ser unos completos desconocidos a formar parte del acervo general, con sus intentos, con mayor o menor grado de éxito, de explotación del espacio, hasta tal punto que se empieza a hablar de la «Amazonización»²⁵ del mismo. Y si bien no será de manera inmediata, pues queda mucho camino por recorrer, lo cierto es que el empleo del espacio como ámbito de transporte, si bien de momento asociado al turismo espacial y a cuestiones un tanto exóticas, paulatinamente, y al compás de la bajada de precio de cada tonelada puesta en órbita, podría ir resultando competitivo bajo determinadas circunstancias y para determinados recursos.

En cualquier caso... ¿y si pese a los costes, si pese a las dificultades, si pese a todo, no hubiera otra alternativa?

Una muestra de voluntad: Berlín, 1948-1949

Acabada la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y en los momentos iniciales de lo que posteriormente sería conocido como Guerra Fría Alemania quedó físicamente dividida entre las potencias vencedoras; y Berlín, la capital, que se encontraba ubicada en la parte de la Alemania dominada por los soviéticos, se dividió en 4 sectores: estadounidense, inglés y francés en la zona oeste de la ciudad y, en la este, el soviético. Los sectores berlineses de la zona oeste (en adelante, Berlín oeste) se encontraban conectados con el resto de la Alemania controlada por estas naciones a través de una carretera, una vía de ferrocarril, un canal fluvial y tres (estrechos) corredores aéreos, rutas de transporte que cruzaban, durante unos cientos de kilómetros, por la Alemania controlada por la Unión Soviética.

En un entorno de creciente disputa global, las tensiones entre Moscú y los antiguos aliados iban subiendo muchos enteros; y la intención estadounidense de reactivar la economía alemana, que, entre otras medidas, contemplaba la introducción de una nueva moneda —el marco alemán— que sustituiría al devaluado marco imperial, no fue del

²⁵ «Amazonización» del cosmos: la nueva carrera espacial será entre empresas, no entre naciones”, *El Mundo*, 11 de septiembre de 2021. Disponible en: <https://www.elmundo.es/internacional/2021/09/11/613cb579fdddff2f988b46a4.html>

agrado de Moscú, que pretendía evitar el despegue económico de los que posteriormente serían denominados «países satélites», para así poder mantener con mucha mayor facilidad su hegemonía. Por ello, y como colofón a una serie de desencuentros, los soviéticos, alegando «cuestiones técnicas», el 24 de junio de 1948 bloquearon tanto el ferrocarril como la carretera y el canal que permitía a los aliados el suministro de recursos a Berlín oeste. Negaron el paso de vehículos, trenes y barcos a través del territorio ocupado por sus fuerzas, dejando así completamente aislados a los sectores de Berlín controlados por los occidentales.

Berlín oeste contaba en aquel entonces con algo más de 2 millones de personas, era una ciudad devastada por la guerra y a la que era imprescindible aportar desde el exterior la mayor parte de los recursos necesarios no solo para la reconstrucción, sino para la pura y simple supervivencia de su población.

Los aliados, ante esta compleja tesitura, se encontraron con la necesidad de decidir qué hacer para resolver esta situación, que sabían perfectamente no solo atañía a Berlín, sino que tenía implicaciones para la relación de poder y de equilibrios que se estaba gestando tras la segunda guerra mundial.

Se plantearon varias opciones, desde la posibilidad de forzar la apertura del bloqueo empleando la fuerza militar —y asumiendo que dicha acción podría desencadenar una guerra con la Unión Soviética—, a aceptar el ofrecimiento de Moscú de hacerse cargo de los suministros del sector oeste —lo que hubiera supuesto, *de facto*, la anexión del mismo, uno de los objetivos perseguidos por los soviéticos—. Las opciones parecían pocas, todas muy complejas y con potenciales graves consecuencias, mientras el tiempo corría en contra de los aliados occidentales y de Berlín oeste. Pero, en el análisis de las alternativas, se presentó una que parecía un tanto descabellada, como era aprovechar la única posibilidad de comunicación existente entre Berlín oeste y el territorio aliado: los tres corredores aéreos; descabellada pues intentar mantener, por un tiempo aparentemente indefinido, a una ciudad de más de 2 millones de personas y a la que era preciso aportar casi todo desde el exterior, y solo por vía aérea, parecía una misión imposible.

Era una decisión difícil, pues no solo estaba en juego Berlín oeste, sino indirectamente más, mucho más —casi siempre, en las pugnas globales, y empleando un símil, está en juego gran parte del bosque aunque aparente la disputa sea solo por un árbol—. Y, si

los dirigentes lo tenían claro, sus sociedades, pese a los años de guerra

sufridos, tenían también claro que las voluntades férreas son las que suelen llevar a la victoria. Y la decisión fue crear un «puente sobre el cielo»²⁶, activar la operación de transporte aéreo más grande de la historia.

El 26 de junio de 1948, a escasas horas del inicio del bloqueo soviético, aterrizó el primero de los cientos de miles de aviones aliados que lo harían en las pistas de Berlín oeste; y, tras unos comienzos con luces y sombras, y pese a todas las dificultades existentes, y pese a las ingentes cantidades de recursos a transportar, y pese a la cantidad de aviones y personal necesario, y pese a la cuantía económica que suponía la operación —piénsese, simplemente, en el coste que supone transportar carbón por vía aérea—, el flujo de recursos alcanzó un nivel tal que acabó supliendo, y con creces, lo que previamente se transportaba por vía terrestre y fluvial.

Por lo tanto, y pese a todas esas dificultades —y hubo muchas, desde las climatológicas, cuando llegó el invierno, a las técnicas para el transporte del citado carbón, que llevaron a ingeniosas soluciones para evitar que el polvo que desprendía impidiese la visión dentro de la cabina a los pilotos— y pese a los costes económicos y en vidas —murieron cerca de 80 personas, la mayor parte en accidentes de aviación—, la voluntad de no ceder ante los soviéticos se impuso. Y ello se materializó, finalmente, en un avión tomando tierra en Berlín oeste cada 3 minutos —si bien en los momentos de máxima eficiencia, en la primavera de 1949, un avión aterrizaba en el aeropuerto de Tempelhof cada 45 segundos²⁷—, en más de un cuarto de millón de vuelos realizados, en varios miles de toneladas de recursos transportados cada día, en más de dos millones de toneladas transportadas en el curso de toda la operación... toda una hazaña, toda una muestra de tesón y voluntad.

Los soviéticos, que no habían creído que tal hazaña fuera posible, contemplaban atónitos cómo, y pese al bloqueo, el abastecimiento de la población era incluso mejor en la zona de los aliados (oeste) que en la suya, Berlín este, sector que obviamente no se encontraba sujeto a ningún tipo de bloqueo; este hecho, sumado a otras cuestiones de diversa índole, empezó a motivar que parte de la población del sector soviético marchara

²⁶ COLLIER, Richard. *Bridge across the sky: the Berlin blockade and airlift, 1948-1949*, McGraw-Hill Companies, 1978.

²⁷ "The Berlin Airlift, 1948-1949", *Gobierno de Estados Unidos*, Office of the Historian. Disponible en: <https://history.state.gov/milestones/1945-1952/berlin-airlift>

hacia el sector oeste, el occidental²⁸. Moscú no solo no había conseguido sus objetivos, sino que el mundo contemplaba su derrota.

El 12 de mayo de 1949, casi un año después del inicio del bloqueo, la Unión Soviética decidió levantarlo —valorando que solo les había servido para perder prestigio, capacidad de presión y credibilidad—, por lo que tanto la carretera como el ferrocarril y el canal quedaron libres para el tránsito desde la Alemania con presencia de fuerzas occidentales, desde lo que el 23 de mayo de 1949 —pocos días después del levantamiento del bloqueo— sería conocido como República Federal de Alemania. Pero el puente aéreo siguió hasta septiembre, pese a que dichas vías ya estaban abiertas, tanto en previsión de una maniobra sorpresiva soviética como, y, sobre todo, como muestra de voluntad, pese a los enormes costes de la operación. En todo momento, primaron las consideraciones relativas a la seguridad, en sentido amplio, respecto a los argumentos estrictamente económicos.

La firme voluntad de los líderes que han de tomar las duras decisiones que, en ocasiones, son precisas ante las circunstancias que han de vivir, la resiliencia de las poblaciones que han de soportar y apoyar el coste y el esfuerzo asociado a dichas decisiones, y la capacidad material de poder ejecutar dichas decisiones —la tenencia de una amplia flota de aviones de transporte y del conocimiento técnico necesario para organizar una operación de tal envergadura— posibilitó la ejecución del puente aéreo. Querer, poder y saber, los pilares del arte de la guerra²⁹, y del arte de la vida, estuvieron presentes en ese momento en el bando aliado, lo que posibilitó una victoria —o evitó una derrota— que contribuyó, sin duda, a apuntalar y mantener el modo de vida no solo de Berlín oeste, sino por extensión, de la República Federal de Alemania y del mundo occidental.

Pero... ¿siempre es, o será, así?

²⁸ Flujo de personas que se iría paulatinamente incrementando a lo largo de los años, hecho que unido al enrarecimiento creciente de las relaciones entre la Unión Soviética y sus antiguos aliados, llevaría a Moscú al levantamiento del llamado Muro de Berlín, cuya acción inicial se produciría en la noche del 12 al 13 de agosto de 1961.

²⁹ «Los principios fundamentales del arte militar, de aplicación en todo tipo de operaciones son: la voluntad de vencer, la libertad de acción y la capacidad de ejecución», MINISTERIO DE DEFENSA, PDC-01(A) “Doctrina para el empleo de las Fuerzas Armadas”, Madrid, 2018, p. 74 párrafo 262.

¿Un toque de atención?: Suez, 2021

El 23 de marzo del año 2021, un buque portacontenedores, el Ever Given, quedó atravesado en el canal de Suez, bloqueando el paso por el mismo y cerrando uno de los *choke points* por los que discurre el 13 % del comercio mundial³⁰, aparentemente a consecuencia de una tormenta de arena que arrastró al navío lo suficiente como para dejarle encallado entre ambas orillas del canal.

Mientras se intenta liberar al buque y reabrir el canal, el tráfico marítimo se acumula en el Mediterráneo y en el mar Rojo; y es preciso considerar que cada día de retraso no solo implica mercancía que no llega a destino y a sus consumidores finales, sino que muchas industrias que dependen de ese flujo ágil de productos se ven afectadas a su vez, produciéndose un efecto cascada de pérdida de actividad económica y, por tanto, de riqueza de difícil valoración y cuantificación. En cualquier caso, el aumento asociado del coste de los fletes y la alteración de las cadenas de suministro ponen en dificultades a muchos pequeños y medianos negocios, y hace peligrar la recuperación económica³¹.

Mientras pasaban los días y las labores de apertura del canal no daban sus frutos, las navieras barajan rutas alternativas³²; algunos barcos comienzan a emprender la ruta que bordea África³³, la larga ruta marítima y única existente antes de la apertura del canal, de la misma manera que crecen las expectativas —y se alientan desde Rusia— relativas a la utilización de la ruta ártica³⁴. Y Turquía postula y reivindica como alternativa terrestre el llamado corredor central³⁵ —que discurre, además de por suelo turco, por el Cáucaso,

³⁰ “The Suez Canal ship is not the only thing clogging global trade”, *Allianz*, 26 de marzo de 2021. Disponible en:

https://www.allianz.com/en/economic_research/publications/specials_fmo/2021_03_26_SupplyChainDisruption.html

³¹ BAKER, James. “Shipping cost threaten survival of small businesses”, *Lloyd’s list*, 2 de septiembre de 2021. Disponible en: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1138068/Shipping-costs-threaten-survival-of-small-businesses>

³² “Estas son las rutas alternativas al Canal de Suez que barajan las compañías navieras”, *ABC*, 27 de marzo de 2021. Disponible en: https://www.abc.es/internacional/abci-estas-rutas-alternativas-canal-suez-barajan-companias-navieras-202103261904_noticia.html

³³ “El bloqueo de Suez empieza a desviar barcos a la ruta de hace 150 años”, *La Vanguardia*, 27 de marzo de 2021. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/internacional/20210327/6611036/bloqueo-suez-desviar-barcos-ruta-150-anos-ever-given.html>

³⁴ “El bloqueo de Suez refuerza la esperanza de Rusia en la ruta Ártica”, *La Vanguardia*, 29 de marzo de 2021. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/internacional/20210329/6613835/bloqueo-suez-refuerza-esperanza-rusia-ruta-artica.html>

³⁵ “La alternativa de ruta de transporte más adecuada para el Canal de Suez es el Corredor Central”, *Rayhaber*, 29 de marzo de 2021. Disponible en: <https://es.rayhaber.com/2021/03/La-alternativa-de-ruta-de-transporte-más-adecuada-al-canal-Suveys-es-el-pasillo-central/>

mar Caspio y Asia Central hasta China, precisamente por ese Rimland anteriormente citado y en plena disputa—... mientras casi 400 barcos esperan que se reanude el paso.

Durante las —complejas— labores e intentos realizados para intentar desencallar el buque que bloquea el canal, se pueden contemplar titulares tan sugestivos —y que, más allá del impacto mediático, han de llevar a la reflexión— como «el comercio mundial queda en manos de cuatro excavadoras»³⁶, mientras pasan los días y muchas industrias del planeta —las de automoción son de las primeras en notar el impacto³⁷— comienzan a valorar sus pérdidas, y se comienza a señalar que el bloqueo del canal de Suez cuestiona el modelo comercial global³⁸.

Finalmente, el 29 de marzo se consiguió desencallar el buque y reabrir el canal. El bloqueo supuso que los fletes para buques de y hacia Asia subieran hasta en un 47 %, que el comercio global perdiera entre 5000 y 9000 millones de dólares y que el crecimiento del comercio global bajara entre 0.2 y 0.4 puntos, a lo que es preciso añadir, caso de empleo de la ruta alternativa bordeando África, los costes asociados a 8 días más³⁹ de navegación.

Durante esos días, el mundo estuvo pendiente de este pequeño rincón del planeta y se fue de nuevo consciente —al menos en determinados niveles— de la vulnerabilidad extrema de los flujos globales actuales. Y fue un accidente, pero... ¿resultaría muy difícil realizar una acción similar con plena intención y de tal modo que fuera aún mucho más compleja la apertura del canal?

Quizá, y parafraseando un impactante titular, este bloqueo constituye la parábola de una globalización excesiva⁴⁰. Pero no todos los planteamientos al respecto son coincidentes. Ni mucho menos.

³⁶ “Bloqueo histórico en el canal de Suez: el comercio mundial queda en manos de cuatro excavadoras”, *La Razón*, 27 de marzo de 2021. Disponible en: <https://www.larazon.es/internacional/20210327/vyarnijmajzc2flui5bwfl6ysy.html>

³⁷ “El bloqueo del canal de Suez, nueva amenaza para la automoción”, *Coheglobal*, 26 de marzo de 2021. Disponible en: https://www.coheglobal.com/mercado/bloqueo-canal-suez-nueva-amenaza-automocion_462976_102.html

³⁸ “El bloqueo del canal de Suez cuestiona el modelo comercial global”, *La Vanguardia*, 28 de marzo de 2021. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/internacional/20210328/6612495/ever-given-suez-barco-buque-contenedores-containers-egipto.html>

³⁹ “The cost of the Suez Canal blockage”, *BBC News*, 29 de marzo de 2021. Disponible en: <https://www.bbc.com/news/business-56559073>

⁴⁰ GOODMAN, Peter S. “El buque atascado en el canal de Suez es una parábola sobre la globalización excesiva”, *The New York Times*, 26 de marzo de 2021. Disponible en: <https://www.nytimes.com/es/2021/03/26/espanol/canal-suez-evergiven.html>

¿Esferas de prosperidad compartida?!

Frente a la argumentación final del epígrafe anterior, se señala que la globalización y esas largas cadenas de valor han generado opciones de incorporarse a la economía global a espacios y grupos humanos que, de otra manera, seguirían al margen, continuarían en un estado de aislamiento que impediría su desarrollo. Y que, precisamente con relación y respecto a la seguridad, estas largas cadenas de valor contribuyen, y de manera directa, a esa cuestión, dado que al beneficiarse una diversidad de espacios y pueblos de las bondades del mercado global, se incrementa consecuentemente el nivel de seguridad global.

Y el empleo de términos y expresiones similares al nombre del presente epígrafe son abundantes y reiteradas, y no solo en tiempos recientes; desde las palabras del político francés Jean Jaurès (1859-1914): «En esas inversiones internacionales de capital descansaba la mayor garantía para el mantenimiento de la paz mundial»⁴¹ a la acepción «prosperidad compartida»⁴², acuñada hace casi una década por el Banco Mundial, pasando por la denominada «Esfera de coprosperidad de la Gran Asia oriental»⁴³ — relativa al espacio de dominio de un Japón imperialista en las etapas previas de la Segunda Guerra Mundial—, la visión de un mundo más equilibrado por esas grandes cadenas de valor, en las que todos ganan, y que por tanto son garantía de paz, se ha repetido, de una u otra manera a lo largo de la historia. Sin ir más lejos, en la reciente cumbre de Davos de 2021, en el discurso inaugural pronunciado por el presidente chino Xi Ping⁴⁴.

Y todo ello, sin duda, se argumenta, contribuirá a un mundo en paz y alejará el fantasma de los conflictos, dado que todas las naciones tendrán un grado de complementariedad tal que impedirá que se alcen unas contra otras, como se señala en el siguiente documento:

⁴¹ JAURÈS, Jean. Citado en MARC, Ferro. "La Gran Guerra 1914-1918", *Historia y Geografía*, Alianza Editorial, Madrid, 2000, página 81.

⁴² "Prosperidad compartida: una nueva meta para un mundo cambiante", *Banco Mundial*, 8 de mayo de 2013. Disponible en: <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/05/08/shared-prosperity-goal-for-changing-world>

⁴³ "Greater East Asia Co-Prosperity Sphere", *Bill Gordon*, marzo de 2000. Disponible en: <http://www.bill-gordon.net/papers/coprospr.htm>

⁴⁴ "Xi Jinping's speech at the virtual Davos agenda event", *CGTN*, 26 de enero de 2021. Disponible en: <https://news.cgtn.com/news/2021-01-25/Full-text-Xi-Jinping-s-speech-at-the-virtual-Davos-Agenda-event-XIn4hwjO2Q/index.html>

«Ahora tengo que pedirlos recapituléis por un momento las proposiciones fundamentales de esta exposición, a saber: que las relaciones de los Estados entre sí se modifican rápidamente en obediencia al rápido cambio de las condiciones circunstantes, a la división más activa del trabajo, consecuencia de la mayor rapidez de las comunicaciones; que esta división más y más acentuada del trabajo establece una relación de dependencia recíproca inevitable entre los que colaboran a la empresa común; que esta condición de dependencia recíproca implica, a su vez, la declinación de la fuerza física como factor o recurso en sus relaciones mutuas; que esta declinación de la importancia de la fuerza física no solo debilita necesariamente la significación del predominio político, sino que en virtud de la misma complejidad de la división del trabajo, propende a la cooperación universal, agrupando las diversas unidades en un orden independiente de toda división, en términos que las fronteras políticas han cesado de demarcar las fronteras económicas o de coincidir con ellas; y que —por último— en virtud del efecto acumulativo de todos estos factores y como consecuencia directa de los mecanismos inherentes a la coordinación de ellos, sobreviene lo que pudiéramos llamar la relación telegráfica de las fianzas, un estado de sensibilidad que le permite al organismo en su conjunto darse cuenta rápida de cualquier lesión que padezcan sus partes componentes. Todo lo cual se puede resumir en la aseveración de que la fuerza militar está cada vez más lejos de poder surtir los efectos a que se le destina y tiene al fin que llegar —y creo que ha llegado ya— a la completa desuetud económica»⁴⁵

Este relato, que desarrolla la narrativa del concepto de «esfera de prosperidad compartida», fue escrito en el año 1911, cuando los tambores de guerra comenzaban a sonar en una Europa que en ese momento regía los destinos del mundo. Y tres años después, y pese a lo proclamado en este bello alegato —con palabras de hace un siglo— en favor de la globalización y de esa «esfera de prosperidad compartida», la Primera Guerra Mundial estalló. Y se quebraron las «largas» (mucho más reducidas que en la actualidad) cadenas de valor existentes en aquel entonces —como la de aceite de copra⁴⁶, procedente del Pacífico, o la del nitrato de Chile, procedente de Iberoamérica—, esenciales en esos momentos para la fabricación, entre otros productos, de elementos

⁴⁵ ANGELL, Norman. *La Grande Illusion*, Colección Española Nelson, Thomas Nelson and Sons, París, 1911, pp. 230-231.

⁴⁶ En este sentido CEREPK, Philip. "Coconut: catalyst of conflict", *Edgeeffects*, 12 de octubre de 2019. Disponible en: <https://edgeeffects.net/coconuts-conflict/>

básicos para la industria química —y la de explosivos— como es la glicerina y el ácido nítrico.

Y esa pérdida de control de las cadenas de valor, ese bloqueo de las mismas que se tradujo en la carencia de productos esenciales, tuvo como consecuencia, junto con otras cuestiones, la derrota de uno de los bandos enfrentados.

A modo de reflexión

Si bien resulta imprescindible no vivir en un estado mental de asedio y conflicto permanente, no por ello resulta menos importante no descuidar determinadas cuestiones que resultan capitales para el devenir de las personas y de las sociedades, aunque sean aspectos que normalmente pasan un tanto desapercibidos en el día a día, especialmente para los usuarios últimos de bienes y servicios, e incluso, en ocasiones, para las propias estructuras gubernativas dichas sociedades.

La percepción en gran parte del mundo desarrollado, percepción quizá creciente y relativa a que, pese a las dificultades que pudieran existir, todo se resolverá, y además rápidamente, asociado a la percepción de que, ante una necesidad, se realiza un «pedido», y «siempre llegará un paquete, y con suerte, al día siguiente», y se acaba la necesidad. Y ello induce la sensación, la cuasi certeza de que nuestra esfera de confort y confortabilidad está blindada ante casi cualquier acontecimiento. Pero no es así, ni mucho menos.

No solo cuestiones ajenas a la voluntad humana —desde grandes fenómenos atmosféricos a poderosas fuerzas telúricas— pueden debilitar o quebrar, bloquear esos cuellos de botella a través de los que han de pasar los cordones umbilicales por los que llegan los recursos que nos permiten vivir tal y como lo hacemos, sino que, y sobre todo, las acciones intencionadas con determinado propósito, o los simples accidentes, podrían y pueden quebrar el flujo de recursos durante un plazo más o menos corto, más o menos largo... ¿y entonces?

Quizá sea preciso recordar que «más vale prevenir que curar», que la planificación resulta siempre esencial y que, como dice el adagio, «sobre la hipótesis más probable se monta el despliegue; sobre la más peligrosa, la seguridad». El día a día puede verse completamente modificado por esas acciones, naturales o intencionadas ¿y entonces?

La carencia generalizada de reservas, la ausencia de *stocks*, de medios «para por si acaso» que pudieran contribuir, al menos temporalmente, a paliar la falta del flujo habitual de los mismos, conduce a una dependencia extrema del mantenimiento de la «normalidad»... y posiblemente a las tentaciones del rival para bloquear dichas cadenas, en la inteligencia de que su adversario no está suficientemente preparado para hacerle frente ni, mucho menos, para asumirlo. Y mientras menos resiliente sea una sociedad, mientras necesite más y esté acostumbrada a no tener (ni esperar) carencias de (casi) nada, más rápida y más intensa será la sensación de vacío y hundimiento.

Y eso es lo que se podría pretender en un momento determinado. Una sociedad en ese estado es fácilmente dominable o, al menos, instrumentalizable. Y así deja de ser dueña de su destino.

¿Basta con desear que nunca pase nada o interesa prepararse para la «hipótesis más peligrosa»? ¿Es suficiente con confiar que las largas cadenas de valor van a estar siempre fluyendo —y a un precio asumible— o es necesario adoptar las salvaguardas necesarias, aunque cuesten, para poder seguir adelante en caso de necesidad, en caso de que se bloquee algún cuello de botella?

Son decisiones difíciles, pues, y sobre todo, implican una visión a un cierto plazo y una solidaridad —incluso intergeneracional— con el mañana muy significativa.

Y si estamos centrados en el hoy...

La respuesta está en cada persona, está en las colectividades humanas agrupadas en sociedades. Y la historia está llena de ejemplos de grupos humanos, de sociedades y naciones que, por diversas razones, dejaron de tomar las decisiones, a veces difíciles y costosas, que se precisaban.

Por eso hay que buscarlas en los libros de historia, porque ya no están.

*Pedro Sánchez Herráez**

COL.ET.INF.DEM

Doctor en Paz y Seguridad Internacional

Analista del IEEE