



Artículos

Lo material y lo simbólico: orientalismo, descolonización y globalización en torno al canal de Suez

*Cecilia Civallero*¹

“La cruz miraba desde lo alto hacia la media luna, Occidente había llegado a Oriente para no abandonarlo jamás (hasta que en julio de 1956, Gamal Abdel Nasser, recuperó para Egipto el canal pronunciando el nombre de Ferdinand de Lesseps)”

E. Said (2002: 133)

Introducción

Existe una variedad de eventos por los cuales Egipto ha sido noticia en los últimos meses (tal como son relevados los acontecimientos para su divulgación masiva). Interpretados en conjunto nos devuelven una película interesante formada por un par de hechos inusitados y repercusiones que se zarandean como una marea. Consideramos que el encallamiento de un portacontenedores en el célebre canal de Suez en marzo, el Desfile Dorado de los Faraones ocurrido el pasado 3 de abril y el reciente papel mediador de Egipto para el cese de los enfrentamientos entre palestinos e Israelíes, han sido los eventos de mayor repercusión en el último año.

En esta oportunidad, abordaremos el encallamiento del buque Ever Given, el cual produjo la interrupción durante una semana de esta vía fluvial en el mes de marzo. Este buque, de 400 metros de longitud y un peso de 220.000 toneladas, es uno de los portacontenedores más grandes del mundo y se encuentra operado por la empresa Evergreen. Probablemente muchas personas alrededor del mundo conocieron sobre la existencia de este canal a partir de esta noticia, de la divulgación de memes y de la impresionante imagen del buque encallado y la fila de barcos esperando para cruzar hacia ambos extremos.

¹ Licenciada en Sociología (UBA). Maestranda en Sociología Política Internacional (UNTREF). Miembro del Departamento de Medio Oriente (IRI - UNLP). Mail: ceciliaciva@gmail.com

Sin embargo, tomaremos este evento para realizar una reflexión sobre la presencia simbólica y material del canal: Suez nos remite a relaciones comerciales, diplomáticas, coloniales, a los esfuerzos descolonizadores transitados por países asiáticos y africanos en el siglo XX y, más cerca en el tiempo, nos permite problematizar la crisis que sobrevino sobre el comercio marítimo y los esquemas productivos tras el encallamiento del último marzo en contexto de pandemia. Para observar brevemente algunos de estos aspectos, realizaremos un recorte de tres momentos: el contexto en el cual se construye el canal, el momento de su nacionalización y el encallamiento en el corriente año. Cada uno de estos momentos nos enfrenta a interrogantes complejos sobre la independencia económica y la soberanía política egipcia, pero también sobre una correlación de fuerzas a nivel internacional que reproduce un modelo económico en base a “centros” y “periferias” y a la comunicación entre ellos.

La construcción del canal: un empeño orientalista

El proceso de producción de las relaciones coloniales y el paso de los años erigieron una configuración hegemónica sobre cómo observamos, interpretamos y nos relacionamos con Oriente. Esto es lo que Edward Said (2002) ha llamado “orientalismo”, definiéndolo como: primero, una forma de relacionarse con Oriente por parte de Occidente; segundo, un “estilo de pensamiento”; tercero, una “institución colectiva que se relaciona con Oriente” para “describirlo, enseñarlo, colonizarlo y decidir sobre él” (p. 21). Para quienes intentamos estudiar e interpretar los acontecimientos en Oriente Medio, las advertencias de Said nos interrogan indefectiblemente.

Así, ha existido toda una trayectoria de interpretación y debate sobre la constitución política y discursiva de Oriente y de un sujeto árabe. Seleccionando obras y acontecimientos puntuales, Said nos advierte que las formas de entender a esa comunidad política han sido a partir de lo que tenía y carecía de occidental (las otredades y contraposiciones que conforman las identidades). Esta elaboración política y literaria ha sido instituida, no solo a partir de esta contraposición, sino desde las categorías analíticas y epistemológicas occidentales. En definitiva, las relaciones de poder históricamente desarrolladas han logrado cristalizar a un sujeto árabe y los modos de observarlo y entenderlo.

Ahora bien, este Oriente no tiene una existencia ideal o imaginaria, sino que forma parte de la civilización y la cultura material europea, porque además “las civilizaciones se solapan, confluyen y se nutren unas a otras” (Said, 2002, p. 10). Esto se observa en un andamiaje colonial ramificado y asentado en elementos económicos, político-institucionales, doctrinales, literarios, arquitectónicos, etc.

Dentro de este andamiaje material y simbólico, el canal de Suez refleja las ambiciones geopolíticas asentadas en Egipto, mucho más desde que la invasión napoleónica de fines del siglo XVIII avivó el interés político, cultural y científico por parte de Europa en el país del Nilo. El padre de Ferdinand de Lesseps, el arquitecto y responsable del proyecto del canal, había llegado a Egipto junto con Napoleón y permaneció en Egipto algunos años. Ferdinand se estableció en aquel país en 1854 y 15 años después, en noviembre de 1869, inaugura esta obra de costos extravagantes. Sumado a esto, y como ocurrió en otras regiones, la hazaña francesa despertó la codicia británica siendo la invasión de 1882 la concreción de otro proyecto geopolítico para Oriente.

De esta manera, el canal se manifestaba como una conquista de la tecnología europea y su capacidad diplomática y financiera. Formó parte además de las ambiciones por la ampliación de rutas y espacios que comunicaron Europa con Oriente y que eliminaron el distanciamiento geográfico y político que vinculaban a Occidente con el Islam. En palabras de Edward Said “en la idea

del canal de Suez vemos la conclusión lógica del pensamiento orientalista y, lo que es más interesante, del esfuerzo orientalista” (Said, 2002, p. 133). Cabe advertir que el proyecto de construcción de un canal para la navegación en aquella zona existía desde hacía tiempo y de hecho había tenido intentos que lo fueron transformando desde el Antiguo Egipto en adelante, representando una hazaña arquitectónica y financiera. Sin embargo, el contexto en el cual se concreta es sumamente relevante para comprender y advertir la relación entre Egipto y las potencias imperiales europeas durante el siglo XIX y XX.

La “primera” crisis de Suez

Casi un siglo después, el conflicto por la nacionalización de la compañía que operaba el canal y la consiguiente guerra de Suez se mostraron como la evidencia axiomática del control extranjero mantenido durante décadas sobre los recursos egipcios. Como ocurrió en numerosos países, a pesar de haberse concretado la independencia formal egipcia en 1922, la misma no significó la finalización del tutelaje colonial, de la presencia económica británica y de la alianza política mantenida con la monarquía. No fue hasta la revolución iniciada por los Oficiales Libres el 23 de julio de 1952, la abolición de la monarquía el 18 de junio de 1953 y la nacionalización de la compañía que operaba el canal el 26 de julio de 1956, que la presencia británica sufriría un revés irreparable.

Además, la nacionalización del canal de Suez se planteó como un movimiento político decisivo del presidente Abdel Nasser, quien no retrocedió ante planteamientos y presiones extranjeras. Uno de los argumentos de oposición a esta medida, por parte de Francia y Gran Bretaña, era que Egipto no podría garantizar la gestión del canal y, por lo tanto, del comercio marítimo internacional y de la provisión de petróleo. Sin embargo, Egipto demostró con bastante celeridad que podía gestionarlo –sobre todo técnicamente porque su estrechez requiere conocimientos técnicos específicos y procedimientos especiales– y que la nacionalización era una medida congruente con la soberanía egipcia.

Sin embargo, la férrea oposición de Francia y Gran Bretaña llevó a una alianza militar entre estos países e Israel para recuperar su control y poner freno al nasserismo. El 29 de octubre de 1956, columnas blindadas israelíes avanzaron sobre Gaza e ingresaron en la península del Sinaí. El 5 de noviembre (el mismo día que los tanques rusos aplastaron la rebelión húngara) Francia y Gran Bretaña ocuparon Port Said y Port Suad. Como capítulo del conflicto árabe-israelí esta acción militar reflejaba una situación de inestabilidad y una relación belicosa y turbulenta entre Israel y sus vecinos árabes. Como capítulo de los enfrentamientos a escala global, la Segunda Guerra Mundial había concluido apenas una década atrás y los albores de la Guerra Fría no permitían una escalada semejante. La oposición, tanto de Estados Unidos como de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), abortó la arremetida belicosa de una alianza que no lograba amoldarse a las nuevas configuraciones de poder.

Para Janice Mattern (2003) esta crisis representó una disputa en la relación anglo-americana, teniendo Estados Unidos un interés preciso en que el conflicto no escalase militarmente. Sobre todo, a los ojos del mundo, mientras la nacionalización del canal era un acto legal, la recuperación por el uso de la fuerza constituía un accionar reprochable y alarmante. Como aclara José Paradiso (1983), este conflicto dejaba “profundos resentimientos” entre las potencias occidentales y una “inédita experiencia: era el primer choque de la posguerra que había encontrado a soviéticos y norteamericanos en el mismo campo” (p. 203). En todo el mundo, Suez va a simbolizar un cambio de etapa para las relaciones entre las viejas potencias coloniales y los países periféricos, consolidando el torrencial impulso descolonizador.

Hacia el interior de Egipto, Suez va a protagonizar la reorientación de una política cultural y la conformación de una ideología nacional. Como advierte Anouar Abdel-Malek (1967), el régimen había estado a la búsqueda de una “ideología nacional”, la cual, lejos de ser una “creación *ex nihilo*”, tuvo que ver con 3 factores: las necesidades económicas y geográficas egipcias; la lucha mundial librada entre el capitalismo y el socialismo; y la maduración de una de las tendencias del pensamiento egipcio contemporáneo (p. 237). La crisis de Suez brindó al poder militar la ocasión para “ajustar cuentas” a la *intelligentsia* egipcia de “formación anglo-francesa” mediante un rechazo a la cultura y a los valores occidentales que esta profesaba (p. 249). Sin embargo, sólo afianzó una preocupación que comenzó a formarse desde el mismo 23 de julio de 1952 cuando “los cuadros del régimen comprendieron perfectamente que al monopolio de armas correspondía otro mucho más pernicioso, el de la cultura” (p. 249-250). Esto se replicará en la mayoría de los territorios del Tercer Mundo, en tanto los movimientos de descolonización comprendieron que una parte sustancial de la resistencia debía dirigirse a la cultura dominante, siendo la cultura una “fuente de identidad” (Said, 2018, p. 16).

Sumado a esto, los efectos de Suez no solo se dieron en estos planos, económicamente significó un salto para el nasserismo dando comienzo a una política de planificación estatal. Así, comienzan a tomarse diversas medidas directamente vinculadas a la soberanía económica egipcia: tal es el caso de la creación del “Organismo Económico” en enero de 1957 o la disposición que obligó a las sociedades extranjeras, a los bancos comerciales y a todas las compañías de seguros a convertirse en sociedades anónimas egipcias.

Otra de las consecuencias de la nacionalización del canal de Suez fue la pérdida de posición y predominio que Estados Unidos venía sembrando en Egipto (tal como lo hacía en el resto de África y Asia): a raíz de la negativa británica y americana de financiar la represa de Aswan, el financiamiento requerido por Nasser provino finalmente de la URSS, país que ya había accedido a la venta de armamento luego de varias denegaciones estadounidenses y británicas.

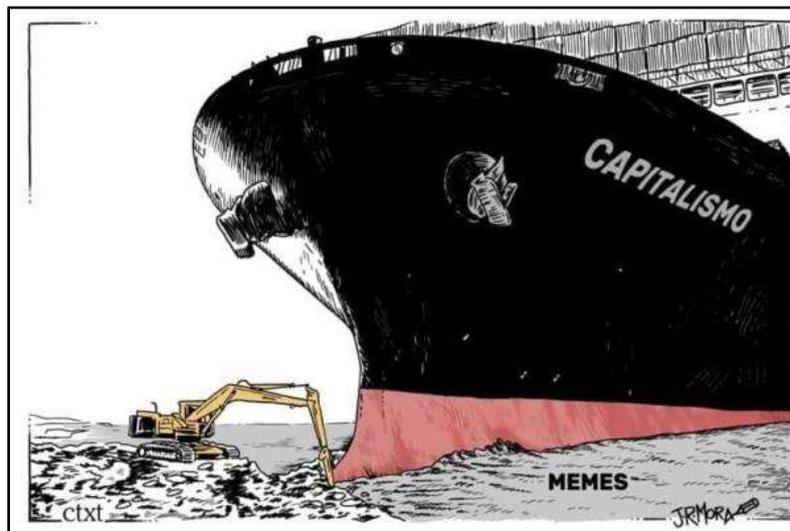


De esta forma, la “primera” crisis de Suez, se convirtió en un símbolo de muchas cosas, todas vinculadas a qué, cuánto y cómo *podía* definir y concretar el Tercer Mundo frente a su Occidente colonizador y frente a un nuevo momento político a escala global. Es por eso que la guerra de Suez tuvo (y todavía tiene) un rol simbólico excepcional: en términos identitarios el panarabismo y el nacionalismo egipcio y árabe se conformaron fuertemente a raíz de este hecho. El mismo será recordado, celebrado y enunciado frecuentemente por Nasser en sus discursos en todo el mundo.

Simbolizó para los árabes la derrota del Otro colonizador, del europeo y de su “filial” en la región (tal como se juzgaba en aquel momento a Israel). Además, consagró a Nasser como un líder político no solo a escala regional sino internacional.

La “segunda” crisis de Suez

La “segunda” crisis de Suez, tal como hemos planteado el recorte para este escrito, se inició a raíz de un hecho ocasional: un buque portacontenedores llamado “Ever Given”, operado por la empresa Evergreen, se encalló e interrumpió el tráfico fluvial en ambas direcciones por 6 días el pasado mes de marzo (el restablecimiento del tráfico normal demoró varias semanas). El canal de Suez posee una estrechez particular (tan solo 300 metros) la cual hay que sortear durante varios kilómetros y los fuertes vientos enfrentan a sus navegantes a la posibilidad de que ocurran percances hasta cruzarlo definitivamente. Sin embargo, también nos enfrentó a innumerables debates sobre la globalización, la descentralización económica y su reproducción problemática a través de cadenas de valor que conectan los rincones más inhóspitos.



En una nota en *The New York Times* titulada “El buque atascado en el Canal de Suez es una parábola sobre la globalización excesiva”², se realiza un análisis sucinto sobre este acontecimiento dando cuenta de las complicaciones y transformaciones que ha traído el crecimiento económico basado en la fabricación justo-a-tiempo (*just in time*). Lo que se busca es limitar y reducir costos y aumentar los beneficios evitando acumular insumos y mercancías o generar reservas en depósitos. Para esto, es necesario solicitar a las cadenas de suministro globales los productos “justo-a-tiempo” dependiendo de forma precisa de los tiempos de entrega y de las posibilidades del transporte global.

En contexto de pandemia, la nulidad de reservas de insumos para los sistemas de salud y la dependencia de las industrias o filiales asiáticas generó enormes complicaciones. Entregar justo lo necesario y en tiempo real no fue posible en un contexto en el cual las necesidades de insumo

² “El buque atascado en el Canal de Suez es una parábola sobre la globalización excesiva”. *The New York Times*. Disponible en: <https://www.nytimes.com/es/2021/03/26/espanol/canal-suez-evergiven.html>.

eran alarmantes, urgentes y en gran escalada en todo el mundo. La mayoría de los países (de renta alta, media o baja) observaron como un error de cálculo mortal no tener la capacidad productiva para disponer de elementos básicos como por ejemplo barbijos. La propagación de la enfermedad y las restricciones de todo tipo ralentizaron cualquier proceso productivo y comercial. Al mismo tiempo, las compras mediante el uso de portales web han aumentado y con ellas la demanda de productos que dependen del funcionamiento de las cadenas de suministro globales. De esta manera, la colosal interdependencia y globalización económica demuestra que cada vez más eventos como crisis financieras, ciberataques, pandemias, entre otros, poseen un impacto global desmedido e incontrolable.

Esto se refleja en la crisis producida por el encallamiento durante 6 días del buque en Egipto. Según la agencia Bloomberg, cada día de interrupción retuvo mercancías por un valor de 9.600 millones de dólares³, agregando que alrededor de 300 barcos esperaban a ambos lados para continuar o emprender su viaje a través de esta vía fluvial. Esta misma agencia recopiló la variedad de productos interrumpidos en su viaje: desde barcos graneleros, petroleros, de carga general, de combustible, de ganado, de productos químicos y hasta un camión cisterna. Además, esta crisis nos enfrentó al hecho de que una décima parte del comercio mundial desfila por el canal de Suez siendo todavía, como mencionamos, una ruta fundamental entre Europa y los países asiáticos.

El fenómeno altamente consolidado de cadenas globales de valor (CGV) se basa en una internacionalización de los procesos productivos y en un desarrollo tecnológico que hace posible la fragmentación y deslocalización de la producción (Porta, Santarcangelo y Schteingart, 2015). Algunos de sus rasgos son la creciente interconexión entre los países, el “aumento de la participación de los insumos intermedios en las importaciones mundiales” (para los cuales las barreras arancelarias significan costos de producción) y la “especialización, tanto de los países como de las empresas” (Dalle, Fossati, y Lavopa, 2013, p. 4). De esta forma, implicó el surgimiento de diferentes patrones de estructuración geográfica, que tienen en común el hecho de que los insumos (partes y piezas) y servicios –cada etapa o tarea– se lleven a cabo en donde los recursos y las habilidades necesarias para su realización están disponibles a precio y calidad competitiva.

Uno de los efectos de este proceso es que la nacionalidad de origen de las mercancías se ha vuelto paulatinamente más difusa. Además, se modificaron las dinámicas de producción caracterizándose por la concentración y centralización en grandes firmas transnacionales. Estas firmas realizan una fragmentación internacional de la producción mediante dos mecanismos: *offshoring*, la deslocalización a otros países y *outsourcing*, la subcontratación a otras firmas. Las grandes empresas multinacionales –cuyas casas matrices están por lo general en los países centrales– retienen para sí las funciones de mayores activos específicos (el *know-how* productivo, diseño, I+D, marketing o comercialización), es decir, de mayor capacidad de apropiación de renta y deslocalizan aquellas donde estas posibilidades son menores (manufactura y ensamble) en los países periféricos. Esto nos conduce indefectiblemente a una reflexión en torno a la recepción de inversión extranjera directa para las economías menos avanzadas y qué tipo de posibilidades de crecimiento y desarrollo plantea este modelo.

³ “Suez Snarl Seen Halting \$9.6 Billion a Day of Ship Traffic”. *Bloomberg*. 25/03/2021. Disponible en: https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-25/suez-snarl-seen-halting-9-6-billion-a-day-worth-of-ship-traffic?cmpid=BBD032521_MKT&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_term=210325&utm_campaign=markets&sref=12wQtvNW

Reflexiones finales

Los esquemas de producción que ha consolidado la globalización se basan en una liberalización económica y comercial sobre la cual es necesario reflexionar, sobre todo en cuanto a sus beneficios para los países periféricos. Las formas de inserción internacional de estos últimos plantean innumerables desafíos de planificación económica para un desarrollo sin exclusión. La importancia del transporte por contenedores en vías fluviales entre estas dos “regiones económicas”, sumidas en un modelo productivo basado en el *just-in-time*, pudo ser comprobada tras el encallamiento del buque en el canal de Suez.

Finalmente, el Ever Given fue desalojado gracias al esfuerzo de personas al frente de las numerosas remolcadoras y excavadoras, incluso de profesionales contratados de otros países y a las gestiones del gobierno egipcio y de las autoridades del canal. Este hecho nos permitió recordar y plantear tres momentos para Suez en los cuales observamos mucho más que un canal, su navegación y su gestión. Desde ya que esto constituyó un recorte, del cual quedaron excluidos eventos como las guerras de 1967 y 1973 o la inauguración del “nuevo” canal de Suez, realizada por el presidente Sisi en 2015.

Nuevamente, el poder simbólico de Suez nos enfrenta a acontecimientos y relaciones que tuvieron como protagonistas a países disímiles: los procesos de exploración y penetración en Oriente Medio, de colonización durante el siglo XIX, los impulsos descolonizadores e independentistas durante el siglo XX y los modelos económicos reproductores de un “centro” y una “periferia”. Hemos intentado describir algunas características de estos tres momentos en torno a Suez, con la intención de problematizar lo que pareció ser un simple encallamiento en plena pandemia.

Bibliografía

- Abdel-Malek, A. (1967). *Egipto, sociedad militar*. Madrid: Tecnos.
- Dalle, D., Fossati, V. y Lavopa, F. (2013). “Cadenas globales de valor y políticas de desarrollo: trazando los límites de las visiones liberales de inserción a la economía global”. *Revista Argentina de Economía Internacional*. Nº 2, CEI, diciembre de 2013.
- Mattern, J. B. (2003). The Difference that Language-Power Makes: Solving the Puzzle of the Suez Crisis. En Francois Debrix (Ed.), *Language, agency, and politics in a constructed world*. Nueva York: ME Sharpe.
- Paradiso, J. (1983). *La era de las superpotencias*. Buenos Aires: Foro Sur.
- Porta F., Santarcangelo J., y Schteingart, D. (2017). “Cadenas Globales de Valor y el Desarrollo Económico”. *Revista Economía y Desafíos del Desarrollo*. Vol. 1, Núm. 1, pp. 28-46.
- Said, E. W. (2002). *Orientalismo*. Barcelona: Debolsillo.
- (2018). *Cultura e imperialismo*. Barcelona: Debate.