

Puertos emergentes: la otra cara de la Ruta de la Seda

[Lino González Veiguela](#)



Equipo e infraestructura en el puerto de Shahid Beheshti en la ciudad costera de Chabahar, Irán. ATTA KENARE / AFP / Getty Images

China ha realizado un gran esfuerzo inversor para rediseñar su Ruta de la Seda marítima. Estos movimientos la colocan en una posición privilegiada, ya que el control de entrada y salida de mercancías le da puntos en el tablero geopolítico. ¿Cómo han respondido el resto de países?

En los últimos años, el dinero estatal chino ha financiado numerosos puertos de mercancías de nueva planta (por ejemplo, su megaproyecto en Gwadar, Pakistán), al tiempo que empresas públicas chinas, como Cosco, se iban adjudicando concesiones para la gestión de importantes instalaciones portuarias ya existentes (Pireo en Grecia o varios puertos [españoles](#)). Pero no toda actividad portuaria con relevancia geoeconómica se limita a la Ruta de la Seda de Pekín. Otros países también han estado moviendo sus fichas en el tablero geoestratégico marítimo tratando de posicionarse en la gran cadena logística del comercio internacional y del acceso a las materias primas.

A continuación, se ofrecen algunos ejemplos destacados que, salvo en el caso del puerto catari, han sido concebidos además como una alternativa directa a la presencia y el control chinos de otros puertos vecinos.

Puerto de Nacala, Mozambique

El pasado octubre comenzaron las [obras](#) de ampliación en este puerto del norte de Mozambique. Será financiado en su mayor parte gracias a un préstamo de unos 270 millones de dólares por la Agencia Japonesa de Cooperación, que ya financió una reforma menor en 2014. Se espera que el puerto pueda mover hasta 250.000 contenedores al año, frente a los 170.000 de la actualidad (como referencia, el puerto de [Mombasa](#) desplazó unos 690.000 en 2017 entre importaciones y exportaciones). [Según los expertos](#), la Bahía de Nacala tiene unas condiciones de aguas profundas -con pocos equivalentes en la costa oriental africana- que permitirán el amarre de barcos de hasta 120.000 toneladas. En la Bahía hay dos puertos: el de exportación de mineral, sobre todo carbón, ubicado en Nacala-a-Velha, y el comercial para el resto de mercancías.

Esta ampliación se enmarca dentro de un proyecto logístico más ambicioso -con diversos actores internacionales y regionales, privados y públicos- que busca facilitar la extracción de materias primas desde el interior del país y desde regiones de Zambia y de Malawi con vistas a la exportación. Por una parte, una [línea ferroviaria de casi 1.000 kms](#) que en 2017 conectó la costa mozambiqueña con la gran mina de carbón de [Moatize](#), atravesando Malawi. Este proyecto fue financiado por la empresa minera brasileña Vale y por la japonesa Mitsui. Dinero procedente también de Brasil -y obras llevadas a cabo por Odebrecht - permitieron la inauguración de un [nuevo aeropuerto](#) en 2014. En paralelo, se están ultimando las obras de rehabilitación de viejas líneas ferroviarias que unirán el interior de Zambia con el puerto de Nacala, atravesando también Malawi. El tramo que discurre por Zambia fue [financiado](#) con un préstamo chino.

Fue, precisamente, China -el mayor [inversor](#) en infraestructuras del país- quien [planteó el año pasado](#) establecer también una gran conexión regional ferroviaria entre todos estos países y Zimbabue: el Trans-Zambeze. El total de las inversiones relacionadas con el corredor de Nacala podría alcanzar los 5.000 millones de dólares.

Puerto de Hamad, Qatar

Inaugurado en 2016, el puerto de Hamad ha permitido al emirato sortear con un relativo alivio el bloqueo comercial impuesto por sus vecinos y liderado por Arabia Saudí. Ha logrado convertirse en uno de los [principales puertos](#) de la región, manteniendo conexiones con unos 40 puertos mundiales. Entre importaciones y exportaciones, Hamad mueve 1,3 millones de contenedores al año, y una cifra similar de toneladas de otras mercancías, además de vehículos, ganado o materiales de construcción.

El boicot comercial y diplomático impuesto por Arabia Saudí a Baréin, Egipto y los Emiratos Árabes Unidos, que acusan a Qatar de apoyar el terrorismo, ha obligado a este a intensificar las relaciones con otros países, especialmente con Turquía (con un aumento de más del 50% en sus relaciones comerciales en 2018) e Irán. Además, junto a Teherán, explota el mayor yacimiento de gas mundial, el South Pars-North Dome.

El puerto de Hamad también juega un papel clave en el aumento de las [relaciones comerciales con India](#), cuyas exportaciones llegan cada vez más al puerto catari en detrimento del [puerto de Jebel Alí](#), de Dubai, el más importante de la zona.

Buscando una presencia internacional que reequilibre su precaria situación regional, el Gobierno catari también ha [contribuido](#) con unos 500 millones de dólares a varias agencias de Naciones Unidas dedicadas a la ayuda humanitaria y al desarrollo – como ACNUR o UNRWA- y se ha comprometido a la financiación anual del Centro contra el Terrorismo de la organización internacional, que establecerá su sede en Doha. En su horizonte está el Mundial de fútbol de 2022, [criticado](#) por las condiciones laborales de los trabajadores inmigrantes que levantan los estadios y otras infraestructuras, además de por la falta de libertades del emirato. Qatar tiene margen de maniobra para [financiar](#) sus esfuerzos diplomáticos. Su fondo soberano asciende a unos 340.000 millones de dólares.

Puerto de Berbera, Somalilandia

La creciente presencia comercial y militar de China en el puerto del pequeño país de Yibuti ha afectado, principalmente, a los intereses de [Dubai](#). Su compañía portuaria, DP World, [vio cancelada](#) una concesión de 50 años de una terminal de contenedores en favor de una compañía china a principios de 2018. El asunto está ahora en los tribunales.



La respuesta de DP World-Dubai ha sido el proyecto del puerto de Berbera, en Somalilandia, a escasos kilómetros de Yibuti. Las obras comenzaron a finales de 2018 y el puerto [pretende atraer](#) una parte considerable del comercio internacional de Etiopía y Eritrea, que ahora fluye a través de Yibuti (el 95% del comercio etíope pasa por ese puerto). A comienzos del año pasado, el Gobierno etíope [se hizo](#) con una participación de casi el 20% del consorcio portuario que gestiona Berbera.

Se prevé que las obras de expansión y modernización portuaria duren dos años y tengan un coste de 440 millones de dólares. Si los [planes se cumplen](#), Berberá podrá mover hasta 500.000 contenedores por año, en detrimento del volumen de negocio del puerto de Yibuti.

El marco político parece prometedor tras el acuerdo de paz entre Eritrea y Etiopía. De consolidarse, aumentaría el [estatus geoeconómico](#) de la región. Como principal amenaza para la viabilidad de Berbera está el enfado de Somalia ante un acuerdo que, afirma, contribuye a la fragmentación del país. El Gobierno somalí ya ha [impugnado](#) el acuerdo sobre Berbera entre Dubai, Etiopía y Somalilandia.

También habrá que seguir la [evolución del conflicto entre Somalilandia y Puntlandia](#) por

disputas territoriales que ha registrado una escalada en los últimos meses.

Matarbari, Bangladesh

Si las fechas del [proyecto](#) se cumplen, los primeros barcos con hasta 8.000 contenedores de carga amarrarán en Matarbari en 2023. La agencia de cooperación japonesa financiará las obras.

El objetivo es que tras la primera fase de obras, el puerto logre una capacidad para gestionar entre 600.000 y 1 millón de contenedores anuales, descongestionando las operaciones del principal puerto del país, Chittagong. La inversión japonesa permitirá construir también una [planta eléctrica](#) de carbón con una producción de 1.200 megavatios, una planta para procesar gas licuado y un corredor industrial. El [coste del proyecto](#) se estima en 4.600 millones de dólares. El préstamo japonés cubrirá el 80% con un plazo de devolución de 30 años a un interés del 0,1%.

Japón lleva años tratando de aumentar su presencia en el océano Índico frente a la expansiva presencia china, ya que la Bahía de Bengala es una [pieza clave](#) en las rutas comerciales asiáticas y en la estrategia militar de la zona. Shinzo Abe incluyó el Puerto de Matabari en esta estrategia.

Se completaría si las negociaciones con los países implicados avanzan, con el puerto de Dawei en el sureste de Birmania (conectado con Tailandia), y el puerto de Trincomalee en el norte de Sri Lanka (en el sur está el puerto de iniciativa china de Hambantota).

Chabahar, Irán

El pasado enero [comenzó](#) a operar la primera línea entre Chabahar y los puertos indios de Bombay, Kandla y Munra, que completará su ruta cada dos semanas. Fue el inicio operativo del puerto iraní financiado, sobre todo, con dinero indio y cuyas instalaciones serán gestionadas por la autoridad portuaria nacional india.

India e Irán pretenden que este puerto termine de consolidar sus buenas relaciones comerciales (India es el segundo mejor cliente iraní tras China). Los tiempos y costes de los transportes marítimos entre ambos países se reducirán en un tercio. Así, India podrá [evitar](#) a su conflictivo vecino Pakistán tanto en su acceso al mercado iraní como al afgano. El puerto es la [respuesta india](#) al puerto de Gwadar, en Pakistán, financiado por China, y que pretende ser la base de operaciones de Pekín para el acceso al comercio de energía que pasa por el estrecho

de Ormuz.



El puerto también pretende convertirse en la puerta de entrada y salida comercial de referencia para Afganistán, un país sin costa. El proyecto portuario se completará con una línea ferroviaria entre Chabahar y Zahedan, cerca de la frontera afgano-iraní. A diferencia de otros puertos iraníes, Chabahar permitirá el amarre de barcos con cargas superiores a las 100 toneladas. Una vez que esté [plenamente operativo](#) se prevé que tenga una capacidad para desplazar unos 82 millones de toneladas de mercancías al año, [destacando](#) la exportación de crudo y la importación de alimentos y componentes para la industria petroquímica iraní.

India es uno de los pocos países que continúa realizando negocios con Irán a pesar de las sanciones internacionales. La inversión en Chabahar ha sido autorizada en rupias para evitar el sistema bancario internacional al que Irán tiene su acceso restringido. Tanto Nueva Delhi como Teherán han afirmado que consideran su [relación](#) como altamente estratégica.

Namibe, Angola

El puerto va a ser financiado por capital privado japonés, con el [respaldo](#) del Gobierno de Tokio. Invertirán un total de 650 millones de dólares para renovar y ampliar Namibe, el tercer puerto más importante de Angola.

En la última década, el país africano ha intensificado exponencialmente las relaciones comerciales con China, que posee en la actualidad en torno a la mitad de la deuda exterior de la excolonia portuguesa. Las compañías japonesas han tardado casi una década en asegurarse las obras de Namibe, ya que fueron autorizadas por el presidente angoleño el pasado enero. Aunque ya en 2009, la cooperación japonesa financió pequeñas obras en el puerto con 20 millones dólares.

Las obras de Namibe –en el sur del país, cerca de la frontera con Namibia- coincidirán con la ampliación del puerto de Cabinda, el segundo más importante del país. Estará [financiado](#) al 50% por un préstamo chino, construido por empresas chinas y se convertirá en el primer puerto de gran calado del país.

Los [intereses portuarios chinos](#) en Angola se han concentrado sobre todo en el Norte, aprovechando su posición como puertos de salidas para minerales procedentes del Congo.

El futuro puerto gestionará contenedores, mineral de hierro, granito y, posiblemente, exportaciones de crudo. Se prevé que cuente con tres terminales. Namibe está conectado por ferrocarril con el interior del país gracias a una línea férrea de casi 900 kilómetros con la [ciudad de Menongue](#). Se remodeló tras la guerra civil de 2014 con un préstamo chino de algo más de 1.000 millones de dólares.

Fecha de creación

27 marzo, 2019