



### *Vladimir Odintsov*

A finales de junio, uno de los principales periódicos jordanos, [Assabeel](#) , publicó un artículo sobre cómo Erdogan “está devolviendo a Turquía a un papel de liderazgo en la arena internacional”, y enumeró lo que la publicación considera los pasos más exitosos del líder turco en los últimos años.

En particular, se observa que desactivó una parte significativa de los controvertidos problemas en el Mediterráneo Oriental, habiendo destruido la coalición anti-turca, que incluía a Egipto, Chipre, Grecia e Israel. En cuanto al mundo occidental, se opuso a los intentos franceses de aislar a Turquía, se reunió con el presidente estadounidense Joe Biden, resolvió el conflicto con los Estados Unidos sobre la compra de sistemas de misiles antiaéreos rusos S-400 y devolvió al país al programa para la producción de cazas estadounidenses F-35, al tiempo que fortalece la posición de Turquía dentro de la OTAN. En Transcaucasia, fortaleció significativamente la política, relaciones militares y económicas con Azerbaiyán después de ayudarlo a derrotar a Armenia. En el mundo árabe, el líder turco se convirtió en uno de los principales defensores de Jerusalén, brindando apoyo político a los palestinos en la Franja de Gaza, lo que aumentó su popularidad entre los árabes, normalizó las relaciones con Arabia Saudita, Sudán y Somalia y fortaleció las relaciones con Libia, proporcionando asistencia militar y económica, lo que amplió la influencia de Turquía en el Mediterráneo.

Y ahora, mientras perseguía inflexiblemente una política de fortalecimiento de su propia autoridad dentro del país y en el extranjero, Erdogan comenzó a implementar no solo la expansión política, militar y económica de Turquía, sino también a ajustar la geografía natural de la región con la construcción del Canal de Estambul. Es de destacar que en las últimas dos décadas, Erdogan comenzó a demostrar una clara inclinación hacia los megaproyectos urbanos. Solo en Estambul, por ejemplo, el presidente ordenó la construcción del aeropuerto más grande del mundo y la mezquita más grande de Turquía, un túnel bajo el Bósforo y también un tercer puente a través del Bósforo. Ahora, el Canal de Estambul debería agregarse a esta lista.

Como se indicó, la longitud del canal será de 45 km y su capacidad será de 160 embarcaciones por día (esta cifra para el Bósforo es de 118-125 embarcaciones). Se espera que se complete por completo en siete años, aunque hay planes para lanzarlo parcialmente a partir de 2023, cuando el país celebrará su centenario.

Según las autoridades turcas, el proyecto de Estambul tiene como objetivo principal descongestionar el Bósforo y reducir los riesgos de accidentes que provocaron grandes colas de barcos en la región desde 2019 después de que Turquía introdujera nuevas normas para el paso de barcos a través del estrecho, lo que provocó un ligero pánico en el mercado petrolero. Además, las autoridades turcas esperan aumentar el atractivo turístico y la importancia estratégica de Estambul. “Se construirán dos ciudades en las orillas derecha e izquierda de la nueva vía fluvial artificial de Turquía. Estas ciudades mejorarán la imagen de Estambul”, dijo anteriormente el presidente Erdogan.

Sin embargo, detrás de estas exhortaciones propagandísticas del presidente turco, la intención de Erdogan de hacer a Turquía independiente de la Convención de Montreux es claramente visible y, además, su diseño de que muchos otros tendrán que depender de Turquía. En general, el tamaño del Canal de Estambul declarado por Ankara es suficiente para albergar tanto superpetroleros como buques portacontenedores gigantes, así como submarinos nucleares y portaaviones. Desde este punto de vista, la finalización de su construcción tendrá un impacto directo en el equilibrio de poder en el Mar Negro. La cuestión que preocupa a todos en relación con el nuevo proyecto del Canal es si permitirá eludir el Tratado de Montreux, proporcionando así un acceso irrestricto al Mar Negro para las fuerzas navales de los países que no pertenecen al Mar Negro. Es más, el líder turco ya ha confirmado que el Canal será utilizado no solo por buques comerciales, sino también por buques de guerra. Sin embargo, es importante no olvidar que el Canal de Estambul se superpone solo con el Bósforo, pero no con los Dardanelos que conectan el Mar Egeo con el Mar de Mármara, y que la Convención de Montreux impone restricciones en ambos estrechos. Por tanto, para la libertad de paso irrestricta de todos los buques de guerra de la OTAN por el Canal de Estambul, si Turquía decide hacerlo bajo presión, por ejemplo, de Washington, tendrá que retirarse de este instrumento internacional, lo que dependerá de la decisión política del Gobierno y autoridades de este país y la determinación de la dirección política en el futuro.

Es importante no olvidar que el Canal de Estambul se solapa únicamente con el Bósforo, pero no con los Dardanelos que conectan el Mar Egeo con el Mar de Mármara, y que la Convención de Montreux impone restricciones a ambos estrechos. Por tanto, para la libertad de paso irrestricta de todos los buques de guerra de la OTAN por el Canal de Estambul, si Turquía decide hacerlo bajo presión, por ejemplo, de Washington, tendrá que retirarse de este

instrumento internacional, lo que dependerá de la decisión política del Gobierno. autoridades de este país y la determinación de la dirección política del país en el futuro. Es importante no olvidar que el Canal de Estambul se solapa únicamente con el Bósforo, pero no con los Dardanelos que conectan el Mar Egeo con el Mar de Mármara, y que la Convención de Montreux impone restricciones a ambos estrechos. Por tanto, para la libertad de paso irrestricta de todos los buques de guerra de la OTAN por el Canal de Estambul, si Turquía decide hacerlo bajo presión, por ejemplo, de Washington, tendrá que retirarse de esa alianza internacional, lo que dependerá de la decisión política del Gobierno. autoridades de este país y la determinación de la dirección política del país en el futuro.

El sultán Solimán el Magnífico soñó ya en el siglo XVI con la construcción de un canal que conectaría los mares Negro y Mármara y se convertiría en una alternativa al Bósforo. En el siglo XVIII, el sultán Mustafa III intentó dos veces implementar el proyecto, pero fracasó por razones económicas. Por lo tanto, no es sorprendente que este proyecto estuviera a la vanguardia de numerosos planes para implementar las ideas neo-otomanas de Erdogan incluso cuando era primer ministro, y anunció oficialmente este plan en 2011. Lanzamiento de la construcción del Canal de Estambul a fines de Junio 2018 y claramente con la esperanza de aumentar su popularidad antes de las elecciones de 2023, el presidente turco enfatizó que será una "nueva página" en el desarrollo de Turquía, entre otras cosas, será llamada para apoyar la economía turca.

El ministro de Transporte e Infraestructura, Adil Karaismailoğlu, e incluso el propio Erdogan, revelaron algunos detalles sobre la implementación de la construcción del Canal de Estambul. Entonces, según ambos, este proyecto le costará a Ankara alrededor de \$ 15 mil millones, de los cuales alrededor de \$ 1,4 mil millones se asignarán a la construcción de puentes. Está previsto que los costes se cubran en un plazo de diez años mediante las tarifas de tránsito.

Sin embargo, los costos financieros de este proyecto son muy controvertidos en Turquía. En una conferencia reciente en Francia, los desarrolladores estimaron el costo final real del proyecto en \$ 65 mil millones, que es \$ 50 mil millones más que la cantidad anunciada por Erdogan. Al mismo tiempo, las fuentes de financiación del Canal de Estambul aún se desconocen en gran medida. Algunos bancos están abandonando el proyecto porque firmaron los principios de banca responsable respaldados por la ONU, que exigen evitar daños a las personas y al planeta (y la construcción del nuevo canal se considera muy dañina para el medio ambiente). Por lo tanto, Turquía está discutiendo la participación de inversores de China y Qatar e incluso hay informes de que Bill Gates posiblemente podría comprar tierras cerca del canal.

Con la construcción del Canal de Estambul, Turquía espera ganar dinero con el tránsito de barcos a través de él, ya que los barcos internacionales todavía pueden pasar de forma gratuita a lo largo de la ruta existente a través del Bósforo. 50 barcos pasan por el Canal de Suez a diario, lo que le aporta a Egipto 6.000 millones de dólares en tarifas de tránsito al año. Por otro lado, el doble de barcos transitan por el Bósforo en un solo día, pero esto no le reporta ningún beneficio a Turquía, ya que, a diferencia del Canal de Suez, el Bósforo es una ruta marítima internacional libre, a pesar de estar ubicado en las aguas territoriales de Turquía. Esto fue determinado por la Convención de Montreux para los estrechos de Turquía, el Bósforo y los Dardanelos, en 1936.

En busca de la forma más rentable de financiar el proyecto, Ankara está explorando el plan para comprometer las tarifas de tránsito esperadas. Sin embargo, mientras la Convención de Montreux esté en vigor, las ganancias no comenzarán a fluir, porque mientras los barcos puedan pasar libremente por el Bósforo, no elegirán voluntariamente la costosa ruta a través del nuevo canal, dijo el ex embajador alemán Mithat Rende a [Frankfurter Allgemeine](#). Según él, sería un gran error retirarse de la Convención de Montreux: si deja de operar, entrará en vigor el Acuerdo del Estrecho de la ONU de 1982, y Turquía nunca lo ha firmado. Además, un intento de redirigir el tráfico de barcos comerciales desde el Bósforo a un pasaje de peaje a través del Canal de Estambul podría resultar en daños estratégicos a Turquía, ya que si el paso entre los mares Negro y Mármara se vuelve más caro en el futuro, otras rutas serán económicamente más viables.

Según varios expertos, el lanzamiento del proyecto es de particular importancia en el contexto de la reciente caída en las calificaciones en el país de Erdogan y el gobernante Partido Justicia y Desarrollo. Entonces, según los últimos datos del Centro de Investigación de Opinión Pública de Eurasia (AKAM), el actual líder turco está siendo claramente ignorado por dos de sus principales oponentes: el alcalde de Estambul, Ekrem İmamoğlu y el alcalde de Ankara, Mansur Yavaş. Entonces, en la segunda vuelta de las elecciones presidenciales, el 49,6% de los votantes estarían dispuestos a votar por el jefe de Estambul (34,7% por el presidente). En cuanto a la proporción de apoyo de los votantes potenciales a Yavaş y Erdogan en una segunda ronda hipotética, podría parecer el 48,2% y el 32% de los votos, respectivamente.

Es de destacar que dentro de Turquía, el proyecto es objeto de acalorados debates, principalmente debido a su viabilidad económica y problemas de cumplimiento de la Convención de Montreux sobre el Régimen de los Estrechos (Bósforo y Dardanelos). Además, los expertos predicen serios problemas ambientales, principalmente relacionados con los riesgos para las fuentes de agua potable de Estambul, razón por la cual muchos bancos se negaron a financiar este proyecto. Y puramente en términos económicos, el Canal de Estambul parece más costoso que rentable.

Dadas las crecientes dudas en la sociedad turca, el líder del opositor Partido Bueno (İYİ), Meral Akşener, pidió al gobierno del país que celebre un referéndum nacional el 30 de junio para decidir sobre la construcción del canal artificial de Estambul, informó Hürriyet Daily News.