

Por: [Hedelberto López Blanch](#)

Globalización, 04 de abril 2021

[Rebelión](#) 3 April, 2021

Región: [Medio Oriente](#)

Tema: [Economía](#), [Geopolítica](#)

La abrupta interrupción del tránsito marítimo por el Canal de Suez tras encallar el pasado 23 de febrero el supercarguero MV Ever Given provocó enormes pérdidas económicas además de una gran incertidumbre en las transacciones del comercio mundial.

En plena pandemia por la Covid 19 la cual ha afectado el mercado, comercio, turismo y el transporte aéreo mundial, ocurrió este accidente marítimo que ocasionó pérdidas de 8 300 millones de dólares diarios durante el tiempo que se mantuvo la obstrucción.

En la actualidad más del 80 % del comercio mundial se envía por mar y estas interrupciones elevan los costos en miles de millones de dólares. La compañía S&P Global Platts indicó que el valor promedio para enviar un contenedor de 12 metros aumentó exorbitantemente en los últimos meses: de 1,040 dólares en junio pasado a 4 570 dólares en marzo de este año.

El canal de Suez se construyó en 1869 e inmediatamente se convirtió en una de las vías de aguas más importantes pues une el mar Mediterráneo con el mar Rojo, o sea, a Oriente con Occidente. Tiene una longitud de 193 kilómetros, un ancho entre 205 y 340 metros y el paso de los navíos por la vía evita rodear al continente africano.

La revista de la industria naviera Lloyd's List, informó que por la posición estratégicamente importante del canal por ahí pasan cerca de 19 000 embarcaciones cada año que transportan el 30 % del volumen de contenedores del orbe y alrededor del 12 % del comercio global de mercancías.

En junio de 1967, debido a la llamada Guerra de los Seis días, lanzada por Israel contra Egipto, Siria y Jordania, el canal estuvo cerrado durante ocho años.

Este super portacontenedor tiene 400 metros de eslora, equivalente a cuatro campos de fútbol, 59 metros de manga, una capacidad de carga de 224 000 toneladas y puede transportar cerca de 20 000 contenedores de seis metros cada uno. Antes de ser liberado el Ever Given el pasado 29 de marzo, más de 350 buques esperaban a ambos lados de la vía para continuar viaje a sus destinos.

Esto también motivó una demora en el comercio mundial, retrasos en las cadenas de suministro de materias primas, alimentos, combustibles y sobre todo, gran cuello de botella en los principales puertos que al normalizarse el tráfico han visto llegar numerosos barcos a la vez.

Los trabajos para desencallarlos se realizaron durante las 24 horas del día, en las que laboraron 14 remolcadores, y las dragas extrajeron 29 000 metros cúbicos de arena.

Las primeras declaraciones indicaron que una tormenta de arena y fuertes vientos de hasta 74 kilómetros por hora provocaron el incidente, aunque ya algunas autoridades egipcias han insinuado que podrían existir errores humanos.

La nave quedó encallada en forma diagonal en el kilómetro 151 en cuya parte el canal tiene solo unos 205 metros de ancho.

El crecimiento del comercio mundial, la fabricación cada vez mayor de buques más grandes y las constantes tensiones en esa región del planeta donde existen constantes peligros de guerra, impulsan a que se piense en otras vías alternativas en caso de cerrarse el canal.

Un buque que cruce esa vía y viaje de Francia a la India, en un trayecto de alrededor de 12 000 kilómetros, tardaría de 10 a 12 días a una velocidad de 20 nudos, mientras que la otra opción, a través del Cabo de Buena Esperanza alrededor de África y a la misma velocidad, demoraría casi un mes lo que elevaría mucho más los costos de transportación.

Por ejemplo, un buque de China hacia el puerto holandés de Róterdam, sin utilizar el canal, debe cruzar el océano Índico, pasar el cabo de Buena Esperanza para después subir bordeando África hasta Europa en un trayecto de más de 30 días.

Otra vía que podría utilizarse en el futuro sería la Ruta Marítima del Norte que circunvala la costa norte de Rusia a través de los mares del océano Ártico lo cual reduciría significativamente los trayectos de Europa a Asia.

Los especialistas señalan que ante el derretimiento masivo de las capas de hielo polar, la Ruta Marítima del Norte se convertiría en una opción cada vez más atractiva para el transporte global de mercancías, ya que puede reducir en aproximadamente 10 días los viajes de Europa a Asia en comparación con las rutas a través del Canal de Suez.

El tráfico marítimo bordearía la costa norte de Rusia a través de los mares del océano Ártico a lo largo de 5 600 kilómetros desde el estrecho de Kara hasta la bahía de Provideniya.

El Ministerio ruso para el Desarrollo del Lejano Oriente y el Ártico informó que en 2020, en plena pandemia, por esa vía se transportaron 33 millones de toneladas de carga y para 2024 prevé que se pueda llegar hasta 80 millones de toneladas al año.

El Canal de Suez está situado en una región de constante peligro debido a las tensiones de posibles guerras en la región donde la política belicista de Estados Unidos a través de su aliado Israel amenaza constantemente a países que no aceptan sus imposiciones.

A eso se suma que el crecimiento del comercio mundial junto a la construcción de grandes buques contenedores y petroleros dificulta el paso rápido por esa estrecha vía por la que solo pueden pasar unas 50 embarcaciones al día. Tras el incidente en el Canal de Suez y con el indetenible desarrollo del comercio mundial, buscar soluciones alternativas son completamente necesarias.

Hedelberto López Blanch

La fuente original de este artículo es [Rebelión](#)
Derechos de autor © [Hedelberto López Blanch](#), [Rebelión](#), 2021

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

Artículos de: **[Hedelberto
López Blanch](#)**

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

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

For media inquiries: publications@globalresearch.ca