

Las rutas marítimas globales: entre el comercio y la geopolítica

Descrição

El transporte marítimo constituye el torrente sanguíneo fundamental de la economía globalizada. Por él circulan más del 80% de las mercancías y alrededor del 50% del petróleo consumidos globalmente. Más aún dentro de las llamadas cadenas globales de suministro, en las cuales los diferentes componentes de un mismo producto son elaborados en distintos países, el transporte marítimo juega un papel primordial.

El transporte marítimo constituye el torrente sanguíneo fundamental de la economía globalizada. Por él circulan más del 80% de las mercancías y alrededor del 50% del petróleo consumidos globalmente. Más aún dentro de las llamadas cadenas globales de suministro, en las cuales los diferentes componentes de un mismo producto son elaborados en distintos países, el transporte marítimo juega un papel primordial.

Dicho transporte tiende a concentrarse en las llamadas rutas marítimas. Estas constituyen puntos de paso obligatorio entre océanos, entre mares y entre océanos y mares. Estas rutas marítimas tienden a dividirse en dos categorías: las hechas por el hombre y las naturales. Entre las primeras encontramos a los canales de Panamá y de Suez. Entre las segundas estarían, por ejemplo, los estrechos de Malaca o Gibraltar. Unas y otras constituyen embudos que asumen importancia estratégica vital en la geopolítica global. Desde luego, unas más que otras.

Las cuatro rutas marítimas fundamentales son el Estrecho de Malaca, el Canal de Suez, el Canal de Panamá y el Estrecho de Ormuz. El primero conecta al Océano Índico con el Mar del Sur de China y por él circulan alrededor de 50 mil naves por año que representan el 30% del comercio marítimo global, incluyendo al 80% de petróleo que alimenta a China, Japón y Corea del Sur. El segundo, el Canal de Suez, conecta al Mar Mediterráneo y al Golfo de Suez en tránsito hacia el Océano Índico, dando paso a 20 mil naves por año que representan el 15% del comercio marítimo del mundo.

El Canal de Panamá, de su lado, conecta a los océanos Pacífico y Atlántico, dando paso a 13 mil naves por año que transportan al 5% del comercio marítimo. No obstante, a diferencia de Suez que permite el tránsito de super tanqueros con capacidad de hasta 200 mil toneladas, Panamá está limitado a 65 mil toneladas y una configuración de buques adaptada a sus estándares. Este año, sin embargo, se inaugurará la ampliación de este último, duplicando su capacidad de tránsito y permitiendo captar la demanda proyectada por los nuevos super tanqueros hasta el 2025. El Estrecho de Ormuz, finalmente, es el paso obligado de los campos petroleros del Golfo Pérsico y el Océano Índico, transitando por allí el 88% del petróleo exportado por estos países. Se trata, igualmente, de una importante ruta de tránsito de mercancías, como bien lo evidencia el gigantesco puerto de contenedores de Dubái.

En adición a las cuatro grandes rutas marítimas citadas podrían mencionarse al Cabo de Buena Esperanza que conecta a los océanos Atlántico e Índico por el Sur de África y al Estrecho de Magallanes que conecta al Pacífico y al Atlántico por el Sur de América del Sur. El primero es de mucha mayor relevancia estratégica. El segundo la perdió en gran medida en los ochenta del siglo pasado con el establecimiento del llamado Puente Transcontinental de Norte América, vía férrea dedicada al transporte masivo de contenedores desde Nueva York a Los Ángeles pasando por Chicago. También serían de mucha importancia los estrechos de Gibraltar, el Bósforo y del Báltico. El primero entre Atlántico y Mediterráneo; el segundo entre el Mediterráneo y el Mar Muerto y el tercero (aunque es más de uno) entre el los mares Báltico y del Norte en ruta hacia el Atlántico.

Las rutas marítimas son, por razones obvias, altamente vulnerables. A título de ejemplo podría señalarse como Inglaterra cerró el Estrecho de Gibraltar a las flotas alemanas e italianas durante la Segunda Guerra Mundial o, como durante la Guerra entre Irak e Irán, las partes beligerantes disparaban a los tanqueros que se dirigían o salían de sus respectivos puertos. No en balde la obsesión de China con respecto a la posibilidad de un bloqueo estadounidense al Estrecho de Malaca por donde pasa 80% del petróleo que alimenta su economía. Ello la lleva a buscar un fuerte

posicionamiento en el Mar del Sur de China así como un paso terrestre de petróleo por vía de Myanmar. Esto último entraña una fuerte presencia en la Bahía de Bengala (que a la vez pasa a amenazar a India) y la creación de una armada de aguas azules en el Índico.

Con el calentamiento global se evidencia el derretimiento progresivo de los hielos del Ártico, lo cual hará de éste una ruta marítima clave dentro de pocas décadas. Ello brindaría una nueva conexión entre el Atlántico y el Pacífico y permitiría bajar las tensiones en el estrecho de Malaca. No obstante este paso ártico generaría sus propias tensiones.

En la ruta ártica hay dos pasajes: el del Noroeste y el del Nordeste. El primero bordea a Canadá y el segundo a Rusia, siendo considerados en ambos casos como aguas interiores de dichos estados. No obstante, para Washington se trata de una ruta internacional. Es factible que Canadá se vea forzado a aceptar esta última opción pero es claro que Rusia nunca lo hará. Con la conformación en ascenso de un bloque sino-ruso es posible que el pasaje del Nordeste canalice el tránsito de estos países y sus aliados, mientras que el Noroeste haga otro tanto con los de Occidente.

APARTADOSTEMATICOXEOGRAFICOS

Outros

ETIQUETAS

geopolítica Seguridad Rutas Marítimas comercio transporte

IDIOMA

Castelán

Data de creación

Março 14, 2016

Metacampos

Autoria : 3733

Datapublicacion : 2016-03-14 00:00:00