

VENTURA

100 ARTÍCULOS SELECCIONADOS



Enclaves estratégicos para el comercio global: los chokepoints

Juan Pérez Ventura

FECHA DE PUBLICACIÓN ORIGINAL: 15 de febrero de 2016

FECHA DE LA PRESENTE EDICIÓN: 12 de noviembre de 2024

compra el libro completo en vaventura.com/libro

Enclaves estratégicos para el comercio global: los chokepoints

El funcionamiento del sistema actual se basa en la economía de mercado, que tiene uno de sus pilares fundamentales en el libre comercio. Así pues, se podría decir que hoy en día el mundo funciona gracias al comercio. Si el flujo comercial global se detuviera o experimentara algún altercado, empresas, gobiernos y países sufrirían graves problemas económicos. Por ello, para el correcto funcionamiento del sistema es primordial proteger las rutas y los principales puntos comerciales del mundo.

El 80% del comercio internacional tiene lugar a través de los mares y océanos, por lo que encontramos la mayoría de los lugares estratégicos en ciudades portuarias y rutas de navegación. A nivel mundial, dos tercios de la producción de petróleo es transportada en barcos que atraviesan diariamente estas rutas estratégicas, exponiéndose a los peligros de la inmensidad del océano. En esta secuencia de transporte de mercancías de altísimo valor e importancia, los puntos críticos son los llamados *chokepoints*.

Los chokepoints son enclaves donde el tráfico marítimo converge congestionándose y obligando a los barcos a 'hacer fila' para seguir su ruta. Ocurre así porque los chokepoints aparecen siempre aprovechando una geografía de estrechos y canales que, natural o artificialmente, estrechan las masas de agua, sirviendo como pasillos que acortan la distancia entre dos puntos.

Sin duda el concepto y el funcionamiento de un chokepoint se entiende mucho mejor al conocer los ejemplos y casos prácticos. No hay tantos en el mundo, y normalmente se dice que son siete los chokepoints principales. Estos son: el Estrecho de Gibraltar, el Canal de Suez, el Estrecho de Malaca, el Bósforo, el Canal de Panamá, el Estrecho de Ormuz y el Estrecho de Bab el-Mandeb. A continuación introducimos brevemente algunos de los chokepoints más importantes y representativos.

El Canal de Panamá

La construcción del Canal de Panamá fue un hito en la Historia. Inaugurado en el año 1914, este corredor artificial de unos 80 kilómetros de longitud permitió ahorrar a los barcos que partían desde los puertos de la Costa Este de Estados Unidos hacia la Costa Oeste más de 13.000 kilómetros de ruta marítima, agilizando enormemente no sólo el comercio en la región americana, sino también a nivel global – los principales usuarios del Canal son China, Chile, Japón, Corea del Sur y Estados Unidos.

Alrededor de 13.500 buques atraviesan anualmente el Ca-

nal de Panamá, transportando 230.000 toneladas de carga cada año. En un 43% de los casos se trata de barcos que llevan carga a granel, mientras que el 11% son portacontenedores. Únicamente el 10% de los buques que utilizan esta ruta son petroleros, y la mayor parte del petróleo que pasa por el Canal de Panamá lo hace en dirección a Estados Unidos, país que durante casi cien años ha controlado este chokepoint.

En realidad, el nombre del Canal puede llevar a la confusión, ya que aunque sea "de Panamá", lo cierto es que el proyecto, la construcción y la gestión del Canal fue llevada a cabo por Estados Unidos, inicialmente el país con más intereses en el proyecto de acortar la distancia entre las dos costas. La administración de los Estados Unidos de esta infraestructura crítica y de 1.432 kilómetros cuadrados de territorio que rodeaba el Canal (denominado en su conjunto como Zona del Canal), fue de facto una colonia estadounidense en Panamá que produjo tensiones con la población panameña.

El 9 de Enero de 1964, el Ejército de Estados Unidos disparó contra una manifestación que reclamaba izar la bandera de Panamá en la Zona del Canal, provocando 18 muertos y 300 heridos. Este trágico episodio, conocido como el Día de los Mártires, aceleró los trámites para la firma de los Tratados Torrijos-Carter (1977), que programaban la disolución de la colonia americana en Panamá y devolvían la soberanía al pueblo panameño de todo el territorio del país, incluyendo el Canal. El último día del año 1999, cuando se hizo efectivo el histórico traspaso de competencias, la responsabilidad de la administración, el funcionamiento y el mantenimiento del estratégico chokepoint pasó a manos de la República de Panamá.

El Canal de Suez y el Estrecho de Bab el-Mandeb

Estos dos chokepoints son las puertas que custodian el Mar Rojo, un limitado espacio marítimo por el que hay un importantísimo tránsito de mercancías y materias primas de las que depende prácticamente todo Occidente. El Estrecho de Bab el-Mandeb recibe a los barcos que salen del Golfo Pérsico, cargados de petróleo, y a los buques que llegan desde los puertos chinos, japoneses, indios y del Sudeste Asiático.

Las aguas que rodean Bab el-Mandeb y todo el Cuerno de África son peligrosas. Los 3,8 millones de barriles que cada día pasan por esta zona son acechados por barcos de piratas somalíes. Es normal que varias veces al año salte la noticia de que un buque ha sido asaltado o ata-

cado, y que los piratas piden millones rescates por los rehenes. Quizás por eso llaman al estrecho Bab el-Mandeb: la Puerta de las Lágrimas.

Es un pasaje de apenas 30 kilómetros de ancho en su punto más estrecho, limitando el tráfico a dos rutas diferenciadas por la dirección (entrada o salida del Mar Rojo desde el Océano Índico). La gran mayoría de los buques que atraviesan la Puerta de las Lágrimas se dirigen hacia (o vienen desde) Suez, el punto donde el Mar Rojo se encuentra con el Mediterráneo.

Intereses franceses promovieron que durante 1859 y 1869 se construyera el Canal de Suez, aumentando así la influencia occidental en Asia -con el paso de Suez los barcos europeos se ahorran 6.500 kilómetros en el viaje de rodeo al continente africano hacia el Este-. En la actualidad, unos 55 barcos atraviesan cada día este corredor artificial, transportando el 15% del comercio marítimo global y 3.2 millones de barriles de petróleo, camino de Occidente.

El 75% del comercio entre Europa y el Este de Asia pasa por el Canal de Suez. Cada año, Egipto obtiene unas ganancias de alrededor de 5.000 millones de dólares en concepto de cuotas y pagos por atravesar el Canal, suponiendo la tercera actividad recaudatoria del país – tras el turismo y las remesas de egipcios en el extranjero. Una muestra de la importancia económica de un chokepoint como el Canal de Suez.

En Agosto de 2015, y tras una inversión de 8.000 millones de dólares, el Canal fue ampliado para permitir el tráfico en doble dirección y agilizar el paso de buques. Aun así, para evitar la congestión del tráfico marítimo y acelerar el transporte de la mercancía más preciada -el petróleo-, el Canal de Suez se ve acompañado actualmente por el Oleoducto Sumed, que atraviesa 320 kilómetros entre el Mar Rojo y la ciudad de Alejandría, en el Mar Mediterráneo, transportando más de un millón de barriles cada día.

Para hacernos una idea de la seguridad que rodea a estos enclaves estratégicos, es interesante resaltar que la revolución de 2011 en Egipto, que paralizó por completo el país, no tuvo ningún efecto en el tránsito por el Canal de Suez.

El Estrecho de Ormuz

En la región del Golfo Pérsico se extrae cerca del 30% del petróleo mundial, lo que se traduce en unos 23 millones

de barriles al día. La mayor parte de esta importante mercancía atraviesa el Estrecho de Ormuz para salir del Golfo en dirección Este, hacia las potencias asiáticas. La importancia de este enclave se entiende con datos como el siguiente: el 75% del petróleo utilizado en Japón pasa por Ormuz.

Se podría debatir si es el chokepoint más estratégico del mundo o el segundo (detrás del Estrecho de Malaca), pero lo cierto es que tiene todas las características de un punto crítico: es de una vital importancia económica y se encuentra en una zona en la que la seguridad está muchas veces comprometida por las tensiones geopolíticas y los problemas regionales.

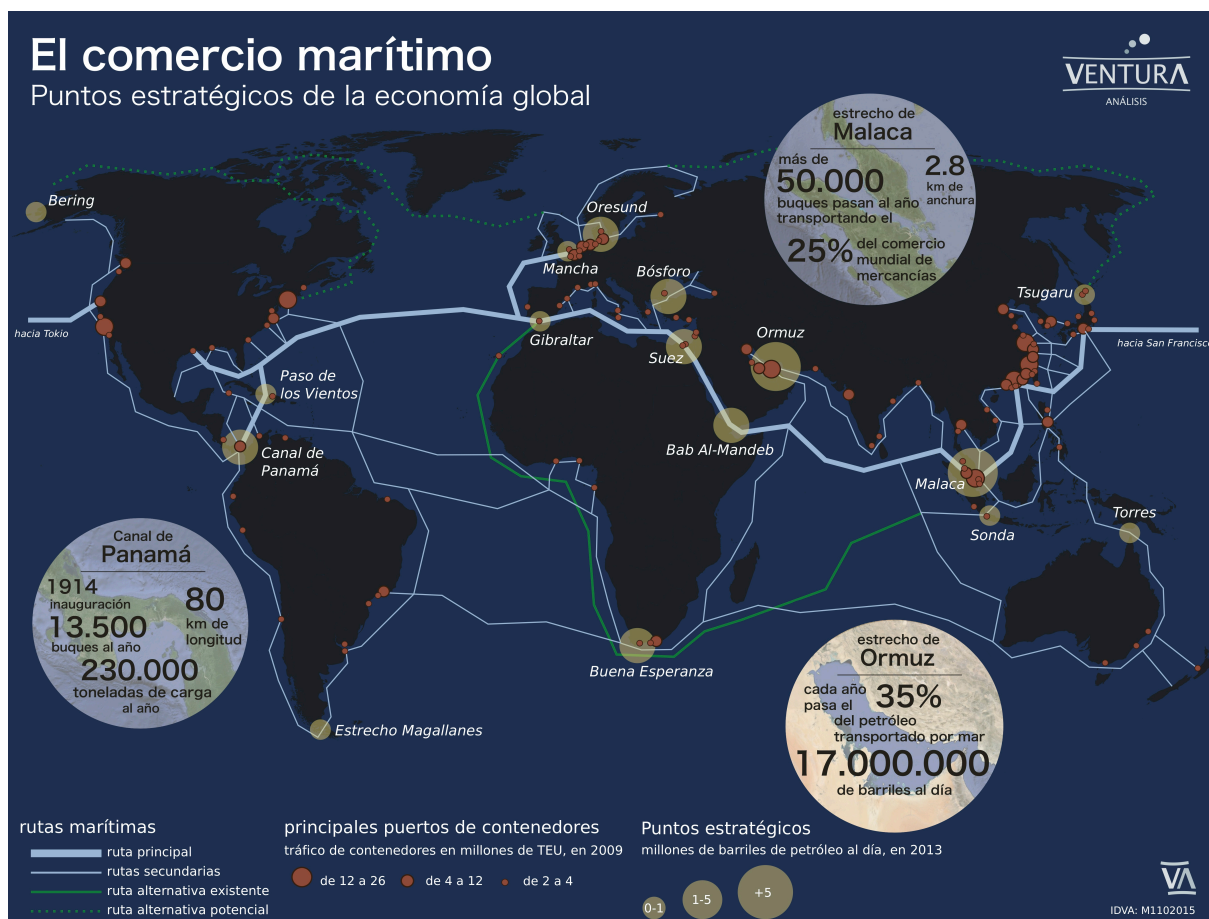
Entre 1980 y 1988, en el marco de la guerra Irán-Irak, el tráfico de buques cayó un 25% en las aguas del Estrecho de Ormuz. Se registraron 543 ataques a buques -la mayoría de bandera extranjera, de países que nada tenían que ver con la guerra- que produjeron pérdidas de 2.000 millones de dólares, hecho que obligó al propio Estados Unidos a intervenir para proteger la seguridad de esta fundamental ruta. Desde entonces, es una zona altamente militarizada y custodiada por la marina iraní y estadounidense. Una zona en la que se encuentran viejos enemigos, unidos en este caso por un objetivo común: que nada altere el correcto flujo de los buques que, en última instancia, permiten al mundo seguir girando día a día.

El Estrecho de Malaca

Más de 50.000 buques atraviesan cada año el Estrecho de Malaca, un punto clave del comercio global – quizás el más importante del mundo. El 25% del comercio mundial de mercancías pasa por este chokepoint, además de 15 millones de barriles de petróleo diarios. Datos que ayudan a entender que esta es una zona crítica para el funcionamiento del sistema internacional. El 80% del petróleo que consume la tercera economía del mundo, Japón, llega al país atravesando el Estrecho de Malaca.

Es el corredor que une el Océano Índico con el Océano Pacífico, o lo que es lo mismo, une a los vendedores de energía (países del Golfo Pérsico) con los mayores consumidores (economías emergentes del Sudeste Asiático). Una ruta que tiene asegurado un denso y constante tráfico marítimo.

Sin embargo, a diferencia del Estrecho de Ormuz, el Estrecho de Malaca no tiene una profundidad suficiente



CARTOGRAFÍA

- Título: *El comercio marítimo*
- Autor: Juan Pérez Ventura
- Año: 2015



▲ descargar

como para permitir el paso de los enormes buques VLCC en algunos puntos del corredor, por lo que es necesario hacer de forma regular -y muy costosa- importantes dragados. Este es uno de los retos a los que se enfrentan las autoridades que gestionan el tráfico en el Estrecho. Desde hace años hay problemas entre los gobiernos de Malasia, Indonesia y Singapur para llegar a un acuerdo sobre el reparto del pago de los costes de dichos dragados.

En lo que se refiere al transporte de petróleo, ha habido

diferentes propuestas de opciones alternativas para el paso por el Estrecho de Malaca. Con el objetivo de reducir el tráfico de buques petroleros y agilizar el movimiento del oro negro, China trabaja con Myanmar para establecer oleoductos desde los puertos birmanos en la Bahía de Bengala hasta la provincia de Yunnan. En la actualidad, esa ruta ya está cubierta para el transporte de gas natural desde el año 2013, con un gasoducto co-financiado por China con capacidad para transportar más de 11.000 millones de metros cúbicos de gas cada año, que abastecen exclusivamente al gigante asiático.

Los chokepoints, puntos críticos del siglo XXI

Según el reconocido profesor Jean-Paul Rodrigue, en realidad los chokepoints son percibidos como recursos, al igual que la madera, el gas o el petróleo. Un país que controla la producción de petróleo tiene un importante

recurso que le da poder, de la misma forma que un país que controla un chokepoint tiene otro importantísimo recurso que también le otorga un gran poder en el escenario internacional. Es por eso que la mayoría de los chokepoints están custodiados y vigilados por grandes potencias globales, como ocurría en el Canal de Panamá con Estados Unidos, o como ocurre actualmente en el Estrecho de Gibraltar con el Reino Unido o en Ormuz y Malaca con la vigilancia de la marina estadounidense.

En un siglo en el que la seguridad es un asunto multidimensional, el comercio internacional -como hemos dicho basado principalmente en el transporte marítimo- tiene en los 'cuellos de botella' que se forman en los chokepoints un verdadero talón de Aquiles. Son una limitación que la geografía pone a la economía global y globalizada, un problema que puede retrasar, desacelerar, interrumpir, truncar o incluso detener el flujo del comercio que sustenta al mundo. Los bottlenecks surgen de situaciones muy diversas: desde el hundimiento de un barco que produce un atasco en el tráfico hasta la decisión de un país de cerrar las puertas del canal, pasando por una situación de operación militar o simplemente por el aumento de buques de gran tamaño en un mismo momento y en un mismo lugar.

Los objetivos comunes de las principales potencias económicas se basan en la libertad de navegación en alta mar y a través de los chokepoints, por eso se implican activamente en que estos enclaves sean lugares seguros. Son, como dice Rodrigue, recursos que pueden ser utilizados por los países para su propio beneficio. Irán puede decidir cerrar el Estrecho de Ormuz, o el Reino Unido desplegar a su armada en Gibraltar e impedir el paso. Ante estas posibilidades que producen tensiones e inseguridad, la geopolítica entra en escena para tejer redes de amistades y pactos de no agresión. Nadie quiere que se detenga el flujo de mercancías. Todos salen ganando.

Pero lo cierto es que, en este S.XXI, el control de estos pasos será un asunto central en la seguridad económica de las grandes potencias. Ya está ocurriendo: las fragatas de guerra estadounidenses vigilan las rutas marítimas que abastecen a China de petróleo. Y no hay que olvidar lo que dijo hace cuatro siglos Sir Walter Raleigh: "Quien quiera que domine los mares dominará el comercio mundial; quien domine el comercio mundial dominará también las riquezas del mundo, y en consecuencia dominará el mundo entero."