Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Lunes, 03 de Mayo de 2021 18:13

PELIGROSO GIGANTISMO DE LOS BUQUES

La tercera crisis

del canal de Suez

Hugo Sergio Gómez S.

El tapón en el Canal de Suez puso en jaque al comercio marítimo mundial, no solo europeo

Sin duda alguna el mundo se ha transformado en un mercado global; un mercado único con frágiles estrategias de abasto controlado por pocos transportistas de alcance mundial; un riesgoso mercado consumista que debido a la interconexión de la economía, tiende a sufrir crisis recurrentes debido a vulnerabilidad persistente y la ocurrencia de incidentes que afectan la cadena de distribución de mercancías de manera sistémica: guerras, siniestros, cambio en la política económica de los países, cambio climático: todo los elementos tienen hoy un nuevo significado ante la interdependencia de las naciones y se afecta a países que ven desde lejos los diversos eventos.

EL EJEMPLO más claro se suscitó el día 23 de marzo en que el marcaje del reloj que controla los tiempos y ritmos del abasto, detuvo su marcha entre Oriente y Europa. Ese día en buque Ever Given propiedad de la naviera taiwanesa Evergreen, de 224000 toneladas de pesos

muerto, con 400 metros de eslora o longitud y 59 de manga que miden su amplitud y capacidad de carga de 20 000 contenedores, recorría, proveniente de China, el canal de sur a norte, es decir iba del Mar Rojo rumbo al mar Mediterráneo. Se dice que de repente, el buque que se desplazaba en línea recta a 1.5 nudos. Sepa usted que a diferencia del canal de Panamá, el de Suez no tiene ondulaciones, cuando fue zarandeado por una ráfaga de viento, según los reportes del buque, mas allá de su capacidad de maniobra y quedó varado entre las suaves arenas del desierto quedando en una extraña posición pues tanto su parte trasera como la proa quedaron sepultadas mientras la sección media se mantuvo a flote.

De ahí que la empresa defiende la tesis de un “Acto de Dios” como se le llama en el argot de los seguros a las causas fortuitas, situación extraña pues los cinco buques que iban delante no tuvieron ningún problema. Los siguientes siete días el tráfico marítimo por Suez se detuvo: fue la tercera crisis de su historia, pues de hace 50 años, pese a la presencia del terrorismo no existía un cierre así lo que provocó que en los puertos miles de camiones cargando contenedores que ya tenían reservados espacios en esos 400 buques hicieran largas colas en los puertos esperando silentes; en las terminales se acumulaban las cargas con diversos destinos pues de ahí provienen diversas mercaderías que demandan las economías mas ricas, desde el gas natural el petróleo que incrementó su precio 5 por ciento,así como bienes manufacturados de China y otros países de Oriente.

Las afectaciones, los fríos números

El accidente de Suez, luego de analizar cifras, llevará a repensar la industria marítima, pues desde el seguro marítimo hasta las tendencias en el crecimiento de los buques deberán ser analizadas. Hay peligro ya de pérdidas de naves por quebranto ante tanto gigantismo y las nuevas condiciones climáticas extremas debido al calentamiento global incrementan los peligros. Las pérdidas de contenedores en el mar se han multiplicado.

Pero aun con este escenario adverso, la empresa Evergreen presentará a los tribunales una solicitud para la declaración de Avería Gruesa, una modalidad que le acomoda pues le permitiría dividir los gastos con todos los involucrados pues persiste un reclamo por 950 millones de euros y el buque, con valor de 120 millones de dólares está detenido por las autoridades de Egipto. Mientras el comercio mundial se afectaba, según algunos medios, a un ritmo de 9600 millones diarios debido a la paralización de actividades; pero otros como Lloyds List señalan que la afectación fue de 3,400 millones de dólares por hora y lo llegaron estimar en 194 000 millones de euros.

Esto dirimirá en los tribunales pues las afectaciones fueron graves y el crecimiento del comercio mundial en 2021 caerá 1.4 por ciento. Pero las investigaciones arrojaran las verdaderas causas del siniestro.

Pero más allá del siniestro, ese día ese mundo pudo constatar la alta dependencia del transporte marítimo que hoy se moviliza, un 80 por ciento el tráfico en sentido del Ecuador; de este a oeste y el resto norte a Sur. Muchos de los gigantescos buques como el Ever Given, que encalló en Suez, tienen como parado obligatoria los puertos del Mediterráneo europeo: Algeciras, Barcelona y Valencia por donde transbordan hacia el resto de Europa o hacia América.

Estos flujos han creado corredores por donde fluyen bienes por cientos de miles de millones de euros al año. Tan solo uno de estos cargueros puede llegar a bordo mercaderías por un valor de más de mil millones de euros en 20 000 contenedores. Son tripulados por solo 22 personas y sus escalas en puertos son de unas cuantas horas. De las cargas que se transportan las aduanas del mundo solo pueden inspeccionar el 3 por ciento de sus mercancías, lo que es al paraíso del contrabando de armas, drogas y toda clase de bienes ilegales. Llegan a puertos dotados con las tecnologías más avanzadas.

Son buques que tienen ninguna fidelidad ni lealtad con los puertos. Cuando un nuevo puerto aparece en el catálogo de nodos posibles se mudan y dejan en el aire grandes inversiones de los países que buscan a traer estos tráficos. Los armadores consideran los tiempos de estadía como costos que tiene que absorber en su contra. Así que solo programan escalas en puertos que les garanticen muy alta eficiencia y fluidos canales de comunicación de ultima tecnología así como un rastreo eficaz de sus cargas y garantía de seguridad en las operaciones. Esto ha propiciado un mayor grado de competencia portuaria y necesidades e inversiones en la ampliación de cruces interoceánicos como el canal de Panamá que invirtió 5500 millones de dólares en un tercer juego de esclusas y Suez que se amplio hace seis años para dar paso a esos gigantes.

Quien controla canales y pasos clave, controla el mundo

El poder sobre la red de abasto del comercio, depende en alto grado de controlar pasos y rutas clave. Inicia desde la antigüedad. Suez, bajo el control de Egipto se construyó bajo la conducción de Ferdinand de Lesseps, quien formó la Compañía Universal del Canal Suez y se inauguró en 1869. A lo largo de diez años socavó los montes y valles de Egipto con más de 70

millones de metros cúbicos de tierra y arena para trazar una vía acuática interconectando los pequeños lagos, desde Port Said hasta Suez; pero en este mismo orden se encuentra el Estrecho de Málaca entre Malasia e Indonesia; El estrecho de Gibraltar en manos de Inglaterra.

El Canal de Panamá, hoy bajo el control de Panamá, pero por mas de cien años bajo el control de Estados Unidos; y ante el cambio climático que derrite de manera acelerada los polos quizá algún pronto veremos que todo el año funciona el paso del Noroeste que controla Rusia. La vieja ruta que conecta al atlántico y el Pacifico mediante el estrecho Bering que se dice en la antigüedad usó el hombre primitivo para migrar a América la antiedad. Muy débilmente a este tipo de desarrollos pretende de manera un tanto rudimentaria unirse al Canal interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

¿Qué poder tienen estos puntos clave del mundo sobre la economía mundial? Pues que evitan largos recorridos de las mercancías lo que sin duda abarata los costos. De ahí que usted verá que cuando los buques no pueden crear el Canal de Suez, realizan largos recorridos por el Cabo de la buena esperanza devorando 6000 millas mas de distancia y cientos de toneladas de combustible lo que incrementa los fletes. Otro ejemplo es el paso del noroeste evita cinco días en el recorrido ente Oriente y Europa y que es territorio de Rusia por donde circulan casi cien millones de toneladas de mercaderías al año pues solo está abierto en ciertos meses. Si no existiera Panamá se tendría que recorrer hasta el paso la Patagonia y entregar los embates del encuentro de las aguas del Artico y las corrientes que unen al Pacifico y al Atlántico.

La crisis del primer cierre de Suez

El siglo XX traería un nuevo panorama político en Egipto que no abonaría en mucho a la democracia, tras la independencia de la India de Inglaterra, Suez se transformó en la principal ruta para transportar petróleo desde el Golfo Pérsico a Europa, resultando, por tanto, vital para todas las economías de Europa Occidental; lo mismo le dio una enorme capital político para su control el cual habría de cambiar con el tiempo, pues la empresa privada que lo controlaba sería expropiada en una medida que convulsionó al mundo y habría de provocar a las naciones al borde de la tercera Guerra Mundial. Veamos el caso.

En 1952, el príncipe Faruq fue depuesto por un golpe de estado que encabezó Gamal Abdel Nasser un militar que quiso dar aguas a las áridas tierras de Egipto, que se transformó de monarquía a República independiente con una política arabista socialista, que en 1956 subiría a la presidencia al mismo Nasser al poder que inicia la compra de armas y se alía al bloque

comunista y porta como bandera una ríspida campaña anti imperialista que consecuentemente le negaría el financiamiento de su presa de Asuán, con el que pensaba fortalecer la agricultura En represalia nacionaliza en 1957 el canal de Suez afectando intereses de Francia e Inglaterra e Inicia la llamada Guerra del Sinaí que conduce la cierre del Canal el cual fue bloqueado con 47 buques hundidos intencionalmente.

Los bombardeos de los países afectados entre ellos Israel que fue el más favorecido que acabó con los terroristas fedayines que operaban en la Franja de Gaza llevaron a un gran conflicto pues los cañones de los países que aun no se enfriaban después de la Segunda Guerra Mundial vuelven a tronar con la amenaza de Rusia de utilizar la bomba atómica de no cesar los ataques contra Egipto. Ahí se estrenaron los soldados llamados Cascos Azules de la Organización de las Naciones llamada entonces Liga de las Naciones que envió 10,000 soldados a pacificar la zona.

La segunda Crisis de Suez y el surgimiento de los Super tanques

Desde su fundación en 1948 el estado de Israel pese a su pasado bíblico siempre ha sido en factor de inestabilidad en el mundo árabe que les dispensa un odio enfermizo, por lo que Nasser como dictador de Egipto quiso asumir el liderazgo y convocó en 1967 a los países que tenían resentimiento contra Israel (léase Jordania y Syria) a su destrucción por lo que envió ejércitos a la frontera en una amenaza de invasión a lo cual los israelíes reaccionaron con una de las estrategias de guerra mas sorprendentes del siglo XX, estudiada durante años: Antes de ser atacados envían sus tropas de vacaciones a la playa.

Los diarios publican las fotos de las soldados en plena fiesta. Nasser pensó que le tenían miedo Al mismo tiempo el 3 de junio de 1967, una flota de 187 aviones MIg vuela hacia Egipto, casi a ras del mar para no ser detectados por lo radares y cuestión de dos horas, mientras los pilotos desayunaban todas las bases egipcias fueron destruidas y con ellas los 285 aviones de su flota lo que les traería la derrota total. Mientras en los siguientes cinco días caerían posiciones de Siria y Jordania provocando un conflicto que se extiende hasta el presente pues recuperaron ciudades como Belem.

Con ello gran parte de la infraestructura del Canal de Suez fue dañada y el paso obstruido por los decenas de barcos hundidos lo cual llevaría a un cierre de siete años creando la crisis del petróleo que los navieros del mundo trataron de paliar con el crecimiento desmesurado de los buques tanques para abatir los fletes; pero a la vez provocaron los mayores desastres

ecológicos de la historia. Así el Canal de Suez sería abierto de nuevo en 1974 para iniciar una nueva era pero con la amenaza incesante del terrorismo que se cierne en este mundo de ambigüedad religiosa.

A partir de la fundación de la ONU, el mundo vive con mayor tranquilidad. Lo que antaño fueron sangrientos conflictos armados que aun en el presente no cesan, se compensan con la importancia comercial que estas vías tiene para mundo, que hoy están mas protegidas. El canal de Suez, por sus dimensiones también da vida al Suezmax, un tipo de buque que por sus susceptible de cruzar sus y tranquilas aguas, que a diferencia de panamá que nivel mediante esclusas el escalón de los siete metros que existen entre el océano Pacífico y el Atlántico. Mientras las aguas del Mediterráneo y el Mar Rojo corren casi al mismo nivel y cruzan según estadísticas de 2020, 19000 buques y 1200 millones de toneladas de mercancías por año.

Nada detiene a los gigantes

De las nuevas circunstancias que vive el comercio, solo podemos concluir, que los puertos y canales se adaptan a las condiciones que impone la industria naviera mundial que ha solicitado para 2023, decenas de nuevas órdenes de construcción de buques con capacidad para transportar entre 13 000 y 18000 contenedores. Nada los detiene. Los países solo se adaptan ante la incapacidad de influir en sus decisiones. La tesis es de que entre mayor sea el buque, menor es el coste del flete, pues se trabaja con economías de escala.

Los cruces interoceánicos garantizan el ahorro de largas travesías; ante ese escenario de multimillonarias inversiones aparece hoy en día en México un nuevo posible cruce que pretende alterar el orden establecido por el flujo concentrado de millones de contenedores, algo que se ve remoto, pues la escala de un buque no depende nada mas del ahorro de la distancia, sino de las tecnologías de los puertos, y otros 10 factores como la posibilidad de tener carga de retorno y garantizar todos los apoyos logísticos que demandan estos buques para su escala. Calidad de los servicios portuarios, carga de combustible y mas.

Sin duda también el cambio climático será otra de las limitantes al gigantismo pues los temporales y condiciones extremas se están incrementando. Muchos países han elevado ya su voz ante la Organización Marítima Internacional; pero este organismo obedece a intereses netamente de los armadores. Algunos puertos invierten en la ampliación de sus muelles; de sus canales de navegación y en centrales intermodales para complementar la logistica de los buques.

Pero aun así se van. Yo he platicado con autoridades de España sobre ese tema y la situación se ha pensado llevar al G20, pero me han dicho también que con qué cara Europa puede reclamar si las principales dos navieras del mundo: Maersk y MSC son europeas. La primera danesa y la segunda de Suiza; pero en este entramado logistica ya hay jerarquías de puertos. Los mayores tiene la voz cantante. El gran reto es ubicarse en el lugar correcto. De ahí que el rumbo se ha perdido en México en los últimos años con un solo proyecto por sexenio: en 2012 al 2018 Veracruz, Hoy cabalga el sueño de cruzar contenedores por Tehuantepec. Habrá que ver si un viejo tren de Diesel y dos puertos aun sin equipar, logran atraer a las poderosas líneas navieras: los verdaderos dueños de la industria marítima.