

Close

THE CONVERSATION

Rigor académico, oficio periodístico



Tráfico marítimo en el Canal de Suez. Shutterstock / Alvaro Ardisana

Suez, enlace y cuello de botella entre el Mediterráneo y el Mar Rojo

24 marzo 2021 22:12 CET

El canal de Suez, una de las principales vías mundiales de navegación ha quedado bloqueado. El *Ever Given*, uno de los mayores buques portacontenedores del mundo, navegaba por el canal, en ruta desde China hacia el puerto holandés de Rotterdam, y quedó atascado, taponando el canal. El mal tiempo en la zona y algún problema técnico parecen haber sido los causantes de este siniestro.

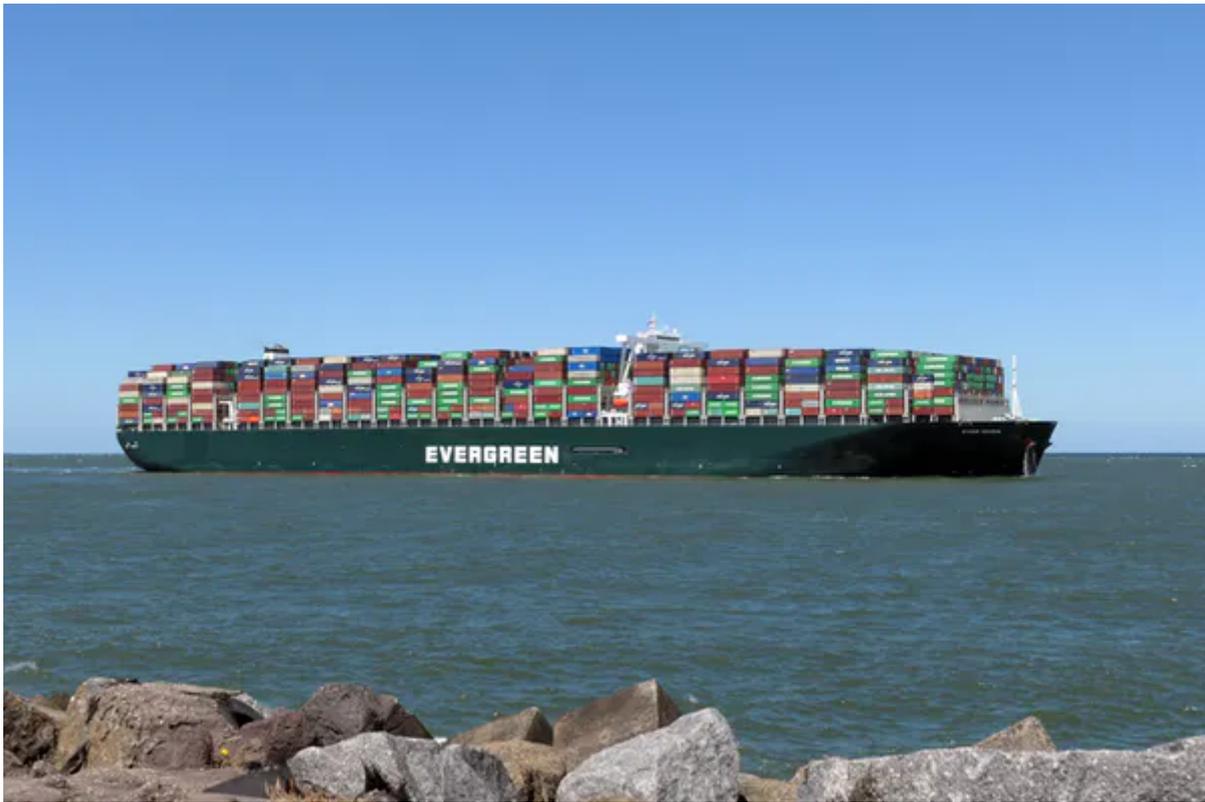
Inmediatamente se ha producido un efecto paralizador en la cadena logística global, y se han alterado, al alza, los precios del petróleo. Ya algunos especialistas habían advertido del riesgo de sufrir este tipo de percances por el crecimiento desbocado de la flota naviera y los problemas operativos que podrían sufrir estos buques (*megavessels*).

Autor



Daniel Castillo Hidalgo

Profesor de Historia e Instituciones Económicas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria



El portacontenedores Ever Given. Shutterstock / MartinLueke

La innovación al servicio de la economía

Una de las principales características de las innovaciones técnicas es que optimizan los procesos, reduciendo los tiempos (de producción, transporte, distribución) y los espacios y abaratando los costes.

Si bien puede hablarse de una incipiente mundialización de la economía durante la primera expansión ultramarina europea (siglos XV y XVI), el proceso de industrialización que se produjo en el siglo XIX supuso una integración mundial a una escala nunca vista.

Esa primera ola globalizadora se produjo entre 1850 y 1914, momento de radicales transformaciones políticas, económicas y, por supuesto, tecnológicas. El historiador estadounidense Daniel Headrick habla de los instrumentos del Imperio, señalando la influencia del desarrollo tecnológico y su aplicación práctica en la consolidación de un sistema económico global.

En este proceso globalizador, que ha sido asimétrico y desigual, también actuaron como catalizadores:

- La consolidación de las élites imperiales (financieras, comerciales y militares).
- La profundización en la división internacional de la producción, siguiendo esquemas de tipo ricardiano.

En ese periodo, el crecimiento económico se aceleró a un ritmo extraordinario. También lo hizo el comercio mundial, que creció a una tasa promedio del 5% anual. Del mismo modo, se agravó la brecha de desigualdad económica y social, tanto en los países que avanzaban en su industrialización, como en los que quedaban sometidos al yugo colonial.

El telégrafo: internet en el siglo XIX

Cuando hablamos de globalización, hablamos también de la caída progresiva de costes en todos los ámbitos posibles. Un buen ejemplo de ello se encuentra en los aspectos relativos a los costes de información y transacción. El historiador finlandés Yrjo Kaukiainen demostró la **relevancia del telégrafo** en el descenso de esos costes (hacia 1870).

Por ejemplo, una comunicación enviada desde Londres a Bombay en 1820 tardaba en procesarse y ser publicada unos 145 días. En 1870 la duración se había reducido a solo 6 días en promedio. El canal de Suez fue uno de los factores que facilitaron esta formidable reducción.

Disponer de información actualizada casi en tiempo real permitió un despliegue más eficaz de una embrionaria cadena logística global. También la aparición de sistemas monetarios internacionales, como el **patrón oro**, contribuyó al impulso de las inversiones internacionales.

Los grandes avances alcanzados en otros sectores del transporte (sistemas ferroviarios) o el desarrollo de nuevas y mejores técnica (p.ej. en la industria química) siguieron profundizando las innovaciones de la Segunda Revolución Industrial.

La industria invisible

Entre los grandes avances que facilitaron la difusión internacional de la industrialización están las grandes transformaciones en el sector del transporte marítimo. Los profesores Stig Tenold, Gelina Harlaftis y Jesús Valdalisó señalaron la **relevancia mundial de esta industria**, muy poco estudiada y conocida a nivel general pese a su importancia vital para el funcionamiento de la economía.

Entre 1850 y 1900 se produjo una transición progresiva de la navegación a vela al vapor. La aplicación de avances tecnológicos punteros, como la mejora de los motores, la incorporación de hélices o la construcción de cascos metálicos, permitió multiplicar la velocidad y capacidad de carga de los buques. De nuevo, hablamos de la aparición de **economías de escala**.

En 1910, la velocidad que alcanzaba un carguero de dos hélices multiplicaba al menos por tres la de un buque velero. También la capacidad de carga se multiplicó al menos por cuatro en ese mismo periodo. Mayor capacidad de carga y mayor velocidad implicaban una caída en los costes de transporte muy importante. Los fletes cayeron de manera constante, casi un 50% en promedio entre 1870 y 1910.

Las compañías marítimas crecieron en importancia, convirtiéndose en la punta de lanza de las grandes potencias económicas de la época. Del mismo modo, comenzaron a proliferar las *conferencias marítimas*, acuerdos restrictivos entre navieras, que garantizaban oligopolios en el sector del transporte marítimo.

El canal de Suez, más cerca, más rápido

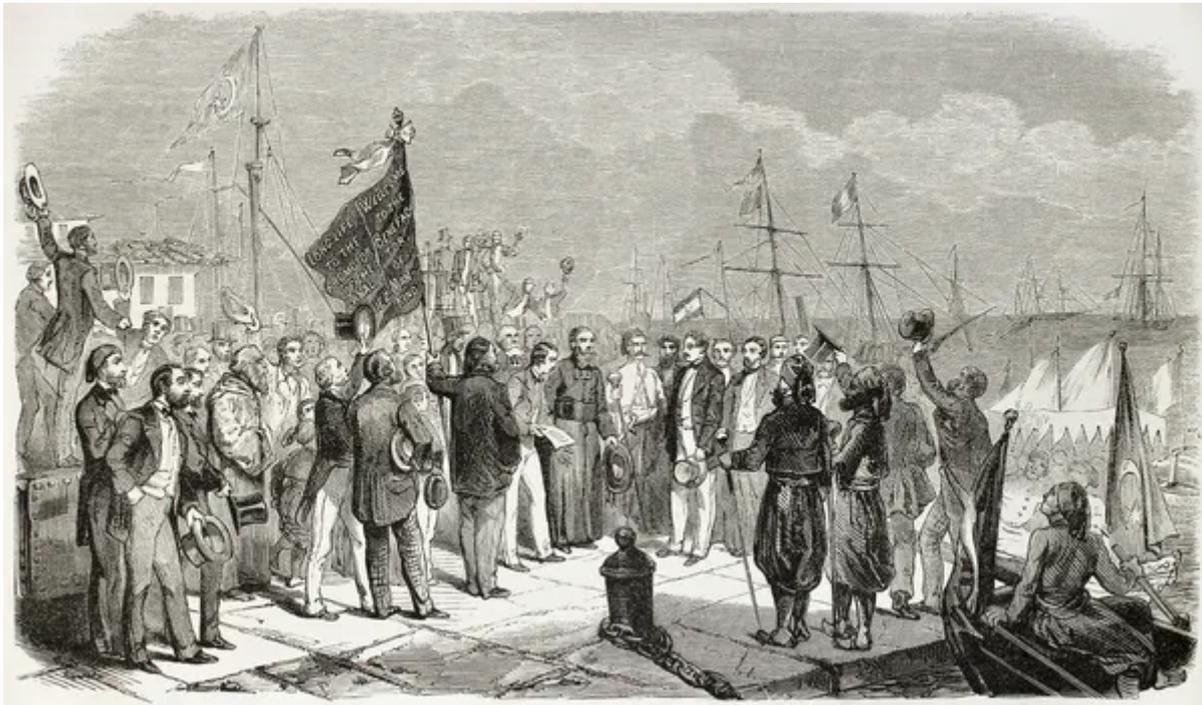
Tras 10 años de trabajos, en 1869 se abrió a la navegación el canal de Suez. Esta *faraónica* obra fue el resultado de una extraordinaria movilización de capital internacional y mano de obra local.

El historiador francés de la economía **Hubert Bonin** estudió la estructura empresarial y los mecanismos financieros utilizados por los promotores de la obra, especialmente **Ferdinand de Lesseps**, para llevar adelante este extraordinario proyecto de ingeniería. Un proyecto que supuso también un gran endeudamiento por parte de Egipto en la compra de acciones de la **Sociedad Universal del Canal Marítimo de Suez**.

La obra se concibió para permitir la comunicación marítima directa entre el Mediterráneo y los mercados asiáticos, donde las grandes potencias europeas tenían colocadas importantes inversiones.

El canal aseguraba un paso rápido y relativamente seguro hacia la India, suprimiendo la necesidad de circunnavegar el continente africano. En consecuencia, la duración de los trayectos de esas grandes travesías transoceánicas se **redujo de forma significativa**.

Las partes acordaron la **libertad de navegación** por el canal, lo que fue un gran aporte a la humanidad en su conjunto.



El promotor del Canal de Suez Ferdinand De Lesseps desembarcando en Alejandría, Egipto. Ilustración de Henri, publicada en L'illustration, Journal Universel, París, 1858. Shutterstock / Marzolino

Suez, cerrado por crisis política

El bloqueo del canal durante la **primera crisis de Suez (1956-1957)** demostró su relevancia en la cadena logística mundial. En un contexto político convulso, fue la primera vez que se cerró a la navegación de forma general. Ese primer cierre supuso una reestructuración de las rutas marítimas, que implicó también un cambio importante en la industria naval.

La inestabilidad política en Oriente Medio conllevó que muchas navieras comenzaran a plantear cambios en su flota, incrementando el volumen y capacidad de carga de los buques. Esto fue especialmente relevante para las empresas petroleras.

El bloqueo posterior (1967-1975) continuó esa tendencia, en un contexto de expansión progresiva de la tecnología del contenedor.

Estas crisis potenciaron sensiblemente el papel de los puertos africanos atlánticos, que recibieron un importante volumen de tráficos desviados. Grandes puertos de escala situados en la ruta entre Sudáfrica y Europa, como los de Dakar (Senegal) y Las Palmas (Canarias) se beneficiaron de este bloqueo, incrementando su capacidad operativa y logística de forma extraordinaria.

De hecho, sus comunidades portuarias consiguieron mantener parte de los tráficos desviados una vez se restableció la actividad en el canal. La eficiencia en los servicios prestados, y una relativa estabilidad institucional jugaron papeles esenciales para ello.

Si la apertura del canal de Suez favoreció de forma clara la integración de la economía internacional en el último tercio del siglo XIX, la incorporación del canal de Panamá en 1914 supuso una nueva vuelta de tuerca en la globalización comercial a través de los océanos. Pero ese ya es tema de otro artículo.



innovación globalización infraestructuras desigualdad colonialismo logística comercio internacional
geopolítica monopolio