Academia del Mar

CRISIS EN EL CANAL DE PANAMÁ: LA RECONFIGURACIÓN DEL TRÁNSITO BIOCEÁNICO EN SUDAMÉRICA Y LA REVALORIZACIÓN ESTRATÉGICA DEL PASAJE DE DRAKE/HOCES Y EL ESTRECHO DE MAGALLANES

CONFERENCIA A CARGO DE MG.ANTONELLA GRIS

EL CANAL DE PANAMÁ

- 1914 entrada en funcionamiento. Regulado por la ACP
- Relevancia comercial para el comer mundial y estratégica defensiva para EE.UU
- Arteria bioceánica de vital importancia en el entramado del comercio global
- Moviliza el 5% del comercio marítimo a través de 180 rutas que conectan con más de 1900 puertos
- La principal ruta va desde el Atlántico hasta el Pacífico (costa oriental EE.UU hacia Asia).NYC-SHANGAI



PRINCIPALES USUARIOS DEL CANAL: EEUU Y CHINA

- EE.UU concentra aproximadamente el 70 % de la carga que transita el canal, ya sea como origen o destino
- Para EE.UU, el Canal es relevante en 3 dimensiones: **1) comercio contenerizado hacia Asia. 2) exportaciones agrícolas del Golfo hacia el Pacífico. 3) flujos energéticos**
- CHINA segundo usuario del canal, moviliza alrededor del 20% de la carga concentrada en exportación de manufacturas al Atlántico. 3% del comercio total chino por mayor diversificación de rutas comex




Rutas existentes por el Canal de Panamá
Asia
Norteamérica
Oceano Pacífico
Oceano Atlántico
Europa
Asia
Africa
Oceania
Sudamérica
Oceano Pacífico
Oceano Atlántico
Canal de Panamá
De la costa este de EE UU a Asia
Concentra el 38% del tráfico del Canal.
De la costa este de EE UU a la costa oeste de Sudamérica
12,7% del total de productos que pasan por el Canal transitan por esta ruta.
De Europa a la costa oeste de Sudamérica
El 6,5% de los productos que pasan por el Canal provienen de esta ruta.
De la costa este de EE UU a la costa oeste de Centroamérica
5,6% de la mercancía que pasa por el Canal va por esta ruta.
De costa a costa de Sudamérica
Tiene el 5% del tránsito de mercancía del Canal.

PROBLEMÁTICA HÍDRICA ACTUAL

- **Escasez hídrica** en el Lago Gatún (de naturaleza artificial)
- Desde el 2023 temporadas de fuertes sequías impulsadas por fenómenos meteorológicos como el Niño.
- Desde el 2024 se han registrado períodos del año fiscal donde se reduce la capacidad de cruce diario de buques.
- 2024: de 38 a 22 embarcaciones.
- **AGO26: de 36 a 28.**
- Concentración de hasta 140 buques en espera para transitar las esclusas
- Demora media de 10 días en rada



CONSECUENCIAS LOGÍSTICAS Y ECONÓMICAS

- Desafíos de capacidad operativa del Canal de Panamá
- Interrogantes sobre su sostenibilidad futura
- Grave afectación económica y logística para las empresas navieras y para la ACP
- Impacto inflaciónario directo sobre los precios finales de los bienes comercializados
- Demoras de envíos, turnos en otros puertos, mayor consumo de combustible, sueldos y pérdida de dinero



CONSECUENCIAS GEOPOLÍTICAS

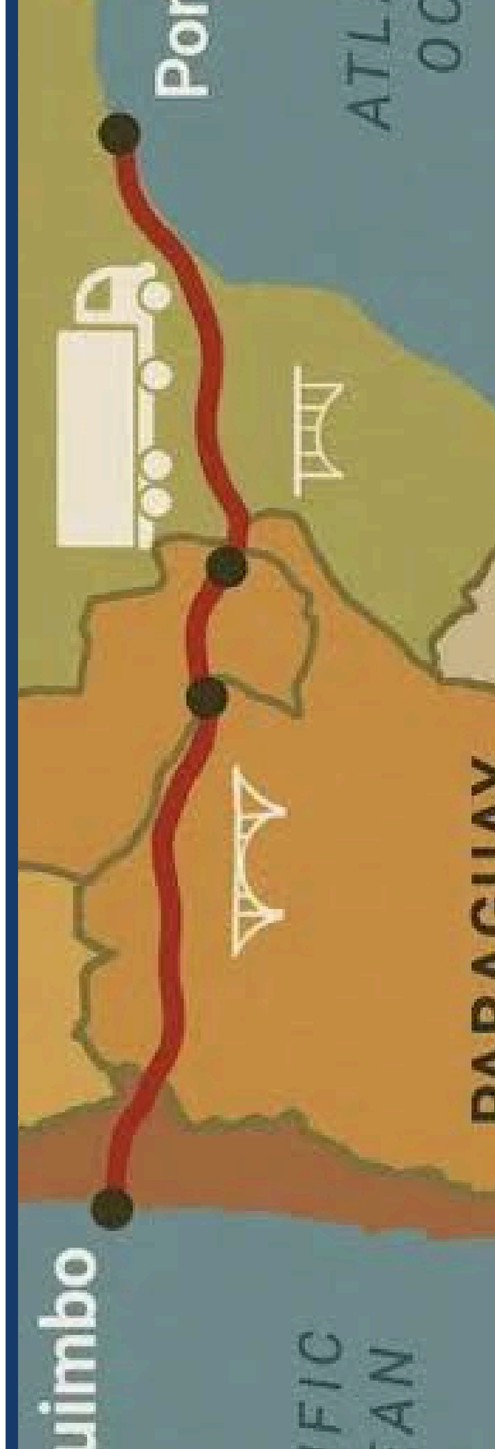
- La crisis en el Canal se suma al contexto de vulnerabilidad de otras rutas marítimas relevantes como el Canal de Súez y el Estrecho de Ormúz
- Análisis de rutas bioceánicas **alternativas de navegación**
- Relevancia de los sistemas multimodales en el continente americano
- **Revalorización del Estrecho de Magallanes y el Pasaje de Drake/Hoces**



RUTAS ALTERNATIVAS TERRESTRES

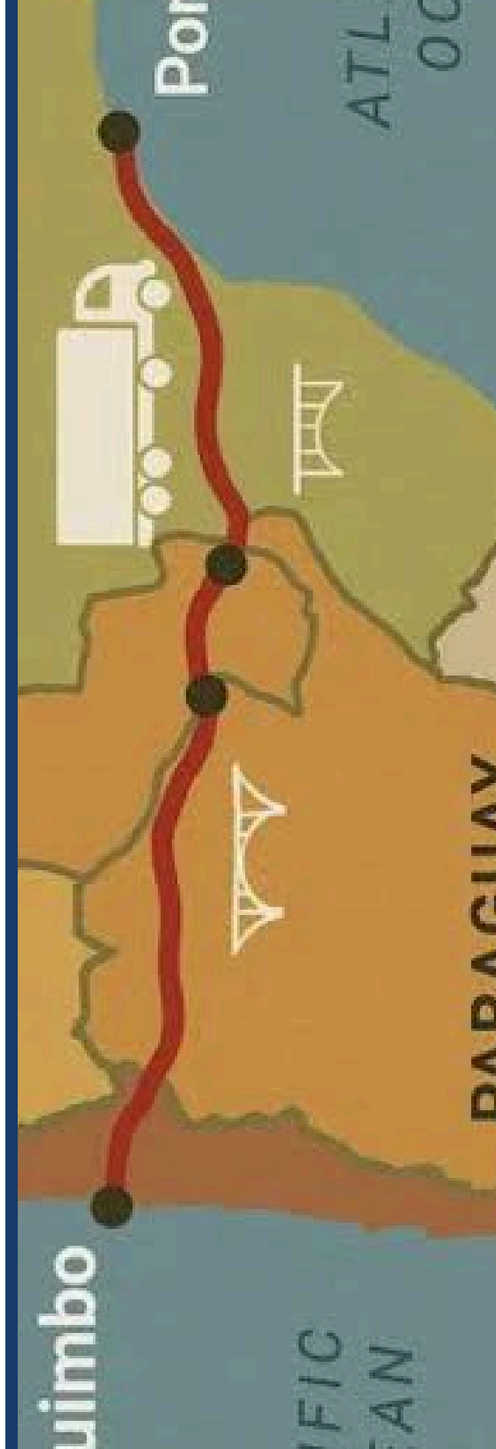
1) CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (MEX) 1907: desde 2024 puesta en valor de la infraestructura ferroviaria + 1200 km.
2) CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (Santos-Canchay) 2024: financiada por *COSCO Shipping Ports*.

- Puerto Canchay:
- Movilización de hasta 1 millón de TEU
- 6 millones de toneladas de carga a granel y 160.000 vehículos al año
- muelles de 1500 metros y 4 posiciones de atraque aptas para los buques más grandes del mundo.



PROBLEMÁTICA DE LAS RUTAS TERRESTRES

- LIMITACIONES ESTRUCTURALES Y OPERATIVAS SIGNIFICATIVAS
- GRAN DIFERENCIA DE ESCALA:
- Panamax: 4.000 TEU
- NeoPanamax: 14.000 TEU
- Formación ferroviaria de carga pesada –compuesta por aproximadamente 70 vagones con capacidad de 4 TEU cada uno– puede movilizar alrededor de 280 TEU por tren
- Mayores costos operativos y una **menor eficiencia relativa**, **limitada competitividad de las alternativas terrestres frente al transporte marítimo canalizado.**



RUTAS ALTERNATIVAS MARÍTIMAS

- **CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA:** proyecto desde 2012. Falta de financiamiento y presunta corrupción relacionada a la empresa HKND. 2024 derogación de la concesión.
- **PASO DEL NOROESTE:** imposibilidad de navegabilidad 365 + necesidad de buques polares.
- **ESTRECHO DE MAGALLANES**
- **PASAJE DE DRAKE (MAR DE HOCES)**



Variable	Estrecho de Magallanes	Pasaje de Drake
Geografía	580 km de longitud. Paso confinado entre el continente y Tierra del Fuego.	800 km de ancho mínimo. Profundidades de 3.400 a 4.800 m.
Capacidad de navegación	Calado máximo: 21,3 m. Permite el tránsito de grandes petroleros (VLCC).	Sin restricciones estructurales significativas de calado, manga o eslora. Admite buques de gran porte y unidades navales.
Régimen jurídico	Jurisdicción chilena. Libre navegación para todas las banderas, sin peaje.	Predominio de aguas de alta mar. Libertad de navegación, sin peajes ni autorizaciones diplomáticas previas.
Condiciones de navegación	Aguas protegidas. Corrientes de 2 a 8 nudos en sectores específicos.	Condiciones meteorológicas extremas, fuerte oleaje y vientos. Travesías de varios días y mayor exposición a demoras.
Costos operativos	Costos previsibles por practicaje y señalización. Servicios obligatorios.	Sin peajes ni practicaje obligatorio en alta mar. Mayores costos potenciales de seguros, combustible.
Infraestructura de apoyo	Punta Arenas: puerto comercial, ASMAR, reparaciones navales, abastecimiento y aeropuerto internacional.	Ushuaia: puerto de apoyo logístico, científico y turístico (puesta en valor). Apuesta BNI. Sin astillero propio.
Valor estratégico-militar	Corredor comercial bioceánico y alternativa para el tránsito de grandes buques.	Corredor interoceánico de gran amplitud. Ventaja para el despliegue y maniobra de grandes unidades navales. TT. ANTARTICO 2048.

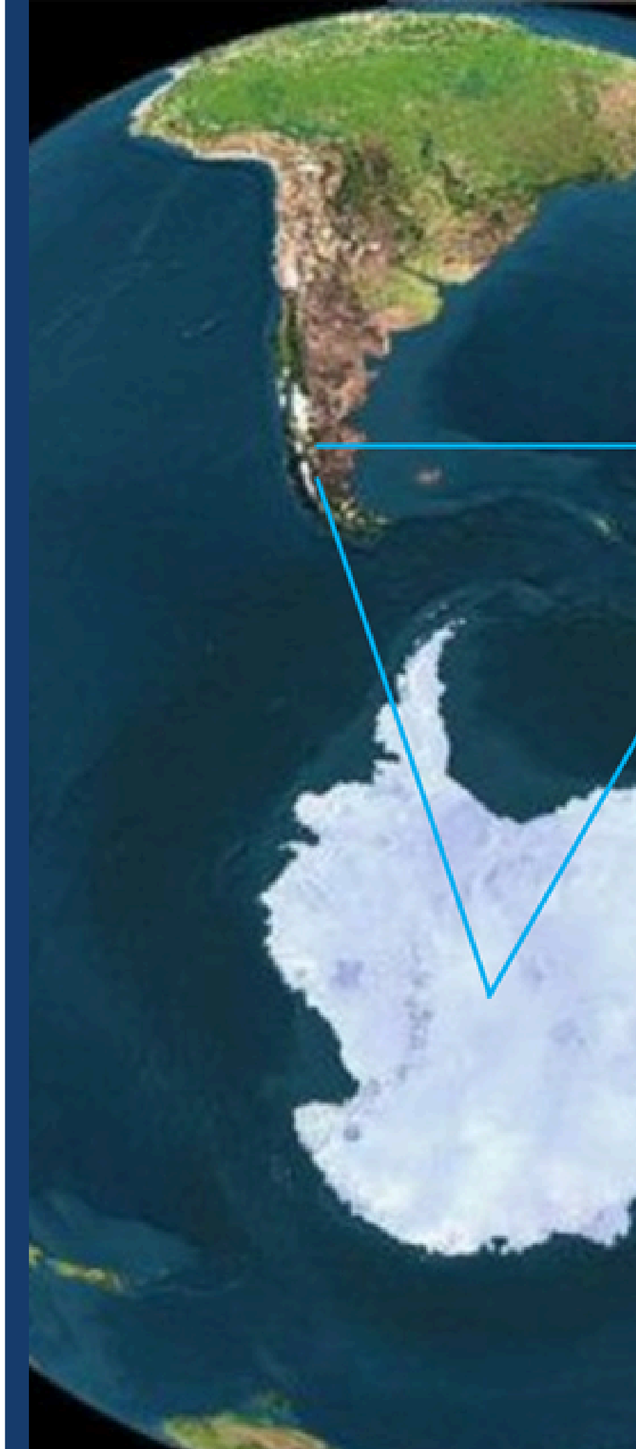
RELEVANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PASOS AUSTRALES

- **AMBAS RUTAS ADQUIEREN UNA RELEVANCIA ESTRATÉGICA CRECIENTE , PERO AÚN DE NATURALEZA COMPLEMENTARIA.**
- En consecuencia, más que una sustitución del sistema vigente, lo que se observa es una transformación gradual caracterizada por la incorporación de rutas alternativas que **complementan –pero no reemplazan – al canal.**



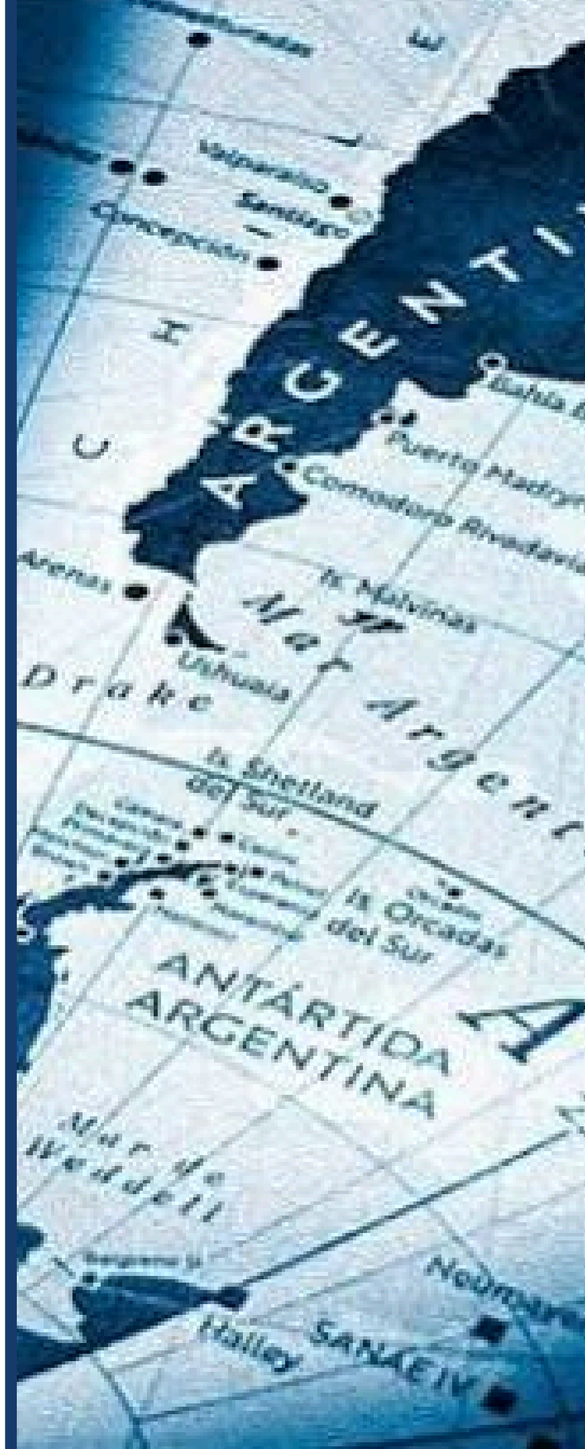
RELEVANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PASOS AUSTRALES

- MAGALLANES: RE-REVALORIZACIÓN GRADUAL CON FUERTE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA POR PARTE DE CHILE → VALOR COMERCIAL
- DRAKE/HOCES: VENTAJAS RESPECTO A SU CONDICIÓN DE AGUAS INTERNACIONALES + CAPACIDAD MOVILIZACIÓN DE UNIDADES NAVALES = ALTERNATIVA ESTRATÉGICA EN ESCENARIOS DE CRISIS O DISRUPCIÓN DE OTRAS RUTAS Y CONTROL DE SLOCS. → VALOR GEOPOLÍTICO Y MILITAR



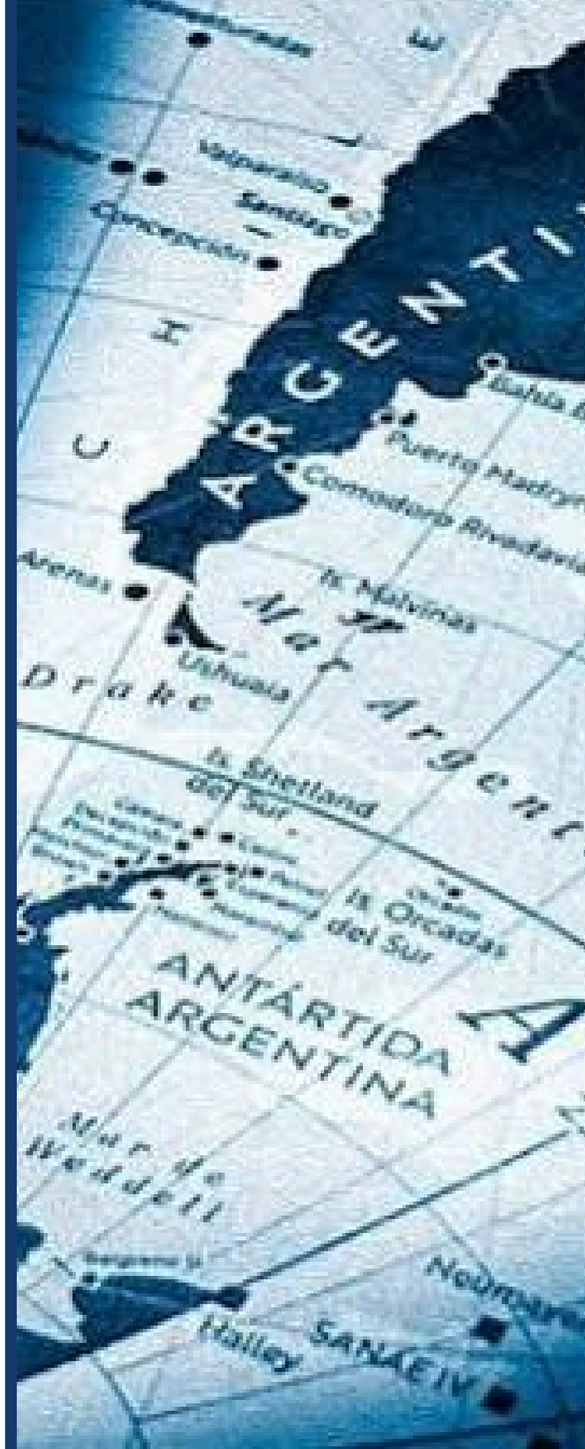
IMPLICANCIAS PARA ARGENTINA

- **UBICACIÓN PRIVILEGIADA** EN EL ATLANSUR PERO SE IDENTIFICA UNA CLARA INCAPACIDAD DE TRADUCIR DICHA VENTAJA GEOGRÁFICA EN UNA POSICIÓN DE PODER.
- EL DESAFÍO NO RADICA EN RECONOCER EL VALOR GEOPOLÍTICO DE DICHO ESPACIO, SINO EN ACCIONAR MEDIANTE UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA INTEGRAL QUE PERMITA CAPITALIZAR DICHA VENTAJA.
- DICHA ESTRATEGIA DEBERÍA ARTICULAR **CAPACIDADES, INSFRAESTRUCTURA Y OBJETIVOS A CORTO , MEDIANO Y LARGO PLAZO.**



ARGENTINA

SIN UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA INTEGRAL, SIN INFRAESTRUCTURA ADECUADA, SIN UNA ARMADA CONSOLIDADA Y CON CAPACIDADES, EL MAYOR RIESGO NO SOLO IMPLICA QUEDAR AL MARGEN DEL CAMBIO, SINO PRESENCIARLO DESDE UNA POSICIÓN PASIVA DENTRO DE UN ESPACIO QUE, PARADÓJICAMENTE, ES EL NÚCLEO DE SU PROYECCIÓN ESTRATÉGICA



Hecha una Buena mirada a este futuro. Puede que sea el tuyo.

¿Vas a estar preparado?

ANDY HINES

MUCHAS GRACIAS

MG. ANTONELLA GRIS