



56/2024

27 de mayo de 2024

Bartolomé Cánovas Sánchez \*

## Incertidumbre en la navegación por el Mar Rojo

### Incertidumbre en la navegación por el Mar Rojo

#### Resumen:

El mar rojo, a lo largo su historia ha generado diversos y complejos problemas a la navegación. Estos desafíos incluyen ataques piratas, efectos de las guerras como la de los Seis Días entre Israel y Egipto en el mismo canal de Suez, e incluso accidentes marítimos como el bloqueo de uno de los buques portacontenedores más grandes del mundo, el Ever Given.

Actualmente, los hutíes de Yemen vuelven a generar pánico en el mar Rojo con sus continuos ataques a la navegación. Ante esta situación, la inmensa mayoría de las empresas navieras han tomado la decisión de modificar sus rutas y bordear el cabo de Buena Esperanza. Si el conflicto se alargara hasta verano, situación nada deseada, también se podría optar el navegar por el Ártico, aunque presenta numerosos inconvenientes por el momento. Además de analizar las consecuencias económicas, también se examinarán las implicaciones militares en la zona y los buques que han sido objetivo de diversos ataques por parte de los Hutíes. Entre estas medidas, es importante destacar la liderada por EE.UU, denominada *Operación Guardián de la Prosperidad* o la reciente europea llamada *Aspides*.

#### Palabras clave:

Mar Rojo, hutíes, canal de Suez, cabo de Buena Esperanza, extorsión a la navegación.

\*NOTA: Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

*Abstract:*

Throughout its history, the Red Sea has created very diverse and complex problems for navigation. Whether due to high pirate attacks, the impact of wars such as the Six-Day war between Israel and Egypt in the Suez Canal, or even maritime accidents such as the blocking of one of the world's largest container ships, the Ever Given.

Currently, the Houthi rebels in Yemen are once again causing panic in the Red Sea with their continuous attacks on navigation. In view of this situation, the vast majority of shipping companies have decided to alter their routes and circumnavigate the Cape of Good Hope. If the conflict were to extend until summer, an undesirable scenario, there could also be the option of navigating through the Arctic, although it presents inconveniences at the moment. In addition to analyzing the economic consequences, attention is also given to the military developments occurring in the area, as well as the ships that have been targeted in various attacks by the Houthis. Among these measures, it is important to highlight those led by the US, known as Operation Prosperity Guardian or the recent European initiative called Aspides.

*Keywords:*

*Red Sea, Suez canal, Houthis, Cape of Good Hope, navigation extortion.*

**Cómo citar este documento:**

CÁNOVAS SÁNCHEZ, Bartolomé. Incertidumbre en la navegación por el Mar Rojo por el Mar Rojo. Documento de Opinión IEEE 56/2024.  
[https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2024/DIEEEO56\\_2024\\_BARCAN\\_Mar.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2024/DIEEEO56_2024_BARCAN_Mar.pdf)  
y/o [enlace bie<sup>3</sup>](#) (consultado día/mes/año)

## Introducción

La navegación por el mar Rojo para enfilarse el canal de Suez ha entrañado riesgos a lo largo de la historia. Dicho canal ha quedado inoperativo en diversas ocasiones, como la guerra de los seis días<sup>1</sup> o hace relativamente poco con el atravesamiento del Ever Given<sup>2</sup>, demostrando su fragilidad geoestratégica. Sin embargo, el canal de Suez no es el único punto caliente de la zona, ya que existen otros riesgos como la piratería en el golfo de Adén, frente a las costas de Somalia.<sup>3</sup>

A pesar de todo, no cabe la menor duda de que esta es la derrota<sup>4</sup> más rentable para cualquier barco, tanto en ahorro de tiempo como en consumo de combustible, dietas, alimentación de dotaciones y bienestar en general.

No obstante, este equilibrio ha sido interrumpido de nuevo desde noviembre por los hutíes<sup>5</sup>, un grupo rebelde de Yemen que cuenta con el apoyo de Irán. Con el lanzamiento de innumerables ataques contra barcos que navegan por el mar Rojo y el canal de Suez están logrando cambiar las planificaciones de muchas navieras, que han tomado la decisión de poner rumbo al cabo de Buena Esperanza, bordeando el sur de África.

## ¿Quiénes son los hutíes?

Los hutíes, que también suelen ser conocidos como Ansar Allah, que traducido a nuestro idioma significa *partidarios de Dios*, es un grupo de tipo miliciano bastante violento que actúa en estos momentos en gran parte del norte de Yemen. Este grupo<sup>6</sup>, que ha creado

---

<sup>1</sup> En junio de 1967, navegaban 15 barcos por el canal de Suez y quedaron atrapados por el fuego cruzado que mantenían, por un lado, Israel y por el otro, la coalición formada por Egipto, Siria y Jordania durante la famosa guerra de los Seis Días. Pero el canal quedó cerrado y de los 15 barcos uno fue hundido y los otros 14 restantes no pudieron salir hasta ocho años después. Este fue otro momento histórico y de grandes pérdidas económicas. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-56531467>.

<sup>2</sup> El portacontenedor Ever Given, uno de los barcos de mayor tamaño del mundo, cuya eslora, es decir, longitud viene a ser equivalente a la altura de un rascacielos, de unos 400 m se quedó atascado en el canal de Suez, por un periodo de seis días el 23 de marzo de 2021. Este fatal accidente trajo como consecuencia una paralización del transporte marítimo y se calcula que llegó a congelar casi 10.000 dólares diarios, lo que demuestra la importancia de esta infraestructura marítima.

<sup>3</sup> La piratería existente en las costas de Somalia es una auténtica amenaza para el transporte marítimo de carácter internacional, aunque últimamente parece estar disminuyendo su intensidad. También ha atacado a barcos de pesca, deportivos y de recreo. Desde 2005 se activaron distintos mecanismos para controlar dicha situación en la que han intervenido diferentes organizaciones navales, siendo la más conocida la Operación Atalanta de la Unión Europea. Todo parece indicar que desde 2011 se ha notado un notable descenso del número de ataques, aunque el último notificado ha sido en 2023.

<sup>4</sup> En náutica, la derrota es el trayecto que recorre un barco desde un punto de salida hasta otro punto de llegada. Esto se traza en una carta náutica indicando el trayecto que se intenta seguir: la derrota es en realidad el camino que sigue el barco, pero teniendo en cuenta factores tan importantes como, corrientes marítimas, vientos, errores instrumentales, etc. Actualmente estos cálculos se realizan por procedimientos automatizados como GPS o similares, aunque es muy importante no olvidar los tradicionales.

<sup>5</sup> Este grupo insurgente será desarrollado en el párrafo siguiente.

<sup>6</sup> [https://www.antena3.com/noticias/mundo/que-operacion-guardian-prosperidad-que-estados-unidos-atacado-yemen\\_2024011265a1533f872b8200012ca8d9.html](https://www.antena3.com/noticias/mundo/que-operacion-guardian-prosperidad-que-estados-unidos-atacado-yemen_2024011265a1533f872b8200012ca8d9.html).

su ideología<sup>7</sup> en torno a la oposición a Israel y Estados Unidos, es parte del conocido como *eje de la resistencia*, en el que participa de forma activa Hezbolá y las milicias proiraníes en Irak y Siria aunque su miembro principal y líder es Irán.



Figura 1. Momento en que el helicóptero hutí se aproxima sobre el buque para el secuestro del carguero.

Fuente: Agencia EFE.

Su actuación es bastante compleja debido a que sus objetivos entremezclan lo político y lo social dentro de la región. Si intentamos comprender los orígenes de estos insurgentes y sus motivaciones, deberíamos retornar hasta mediados de los años 90, concretamente en el norte de Yemen, donde se cree que aparecieron como una representación del zaidismo derivado del islam chiita. Su objetivo fundamental era el de combatir el gobierno yemení, que en aquel momento estaba liderado por el presidente Alí Abdalá Salé. Los conflictos y fricciones comenzaron a aparecer debido al notable empobrecimiento de la población y las distintas tensiones territoriales en la zona. En este sentido, se solía acusar al gobierno de corrupción y de recibir el apoyo tanto de Estados Unidos como de Arabia Saudí. Los hutíes decidieron entonces tomar las armas y enfrentarse al ejército oficial yemení.

<sup>7</sup> <https://www.nytimes.com/es/2024/01/12/espanol/huties-estados-unidos-quienes-son.html>.



Figura 2. Desfile militar de leales al movimiento huzí (Yemen, 20 de diciembre de 2023). Foto: GETTY  
Fuente: <https://www.politicaexterna.com/articulo/operacion-guardian-de-la-prosperidad/>.

El fundador Hussein Badreddin al-Houthi fue su líder hasta el 2004, año en el cual fue asesinado por el ejército regular y relevado por su hermano Abdul-Malik al-Houthi, que ostenta el mando actualmente. A pesar de que en los últimos meses todos conocemos a los hutíes, este grupo insurgente ha jugado un papel importante en diferentes momentos de la historia como en la revolución yemení en el 2011, e incluso llegaron a tener el poder en el gobierno central en el 2015.

Toda esta situación ha supuesto que Yemen esté en una de las crisis humanitarias más dramáticas del mundo y que los hutíes se encuentren en constante guerra con las facciones suníes, Arabia Saudí y occidente.

### **¿Cómo están actuando los hutíes y sus objetivos?**

Los hutíes afirman que sus ataques contra buques comerciales en su tránsito por el mar Rojo no intentan hundirlos ni crear daños físicos, exceptuando los que estén vinculados a Israel. De forma general, su objetivo es el de obligar a cambiar de rumbo a todos los barcos hacia otras rutas más largas y costosas con la idea de crear “presión económica” sobre el Estado judío, con el objetivo que detenga los crímenes en Gaza. O al menos esta fue la idea difundida por las redes sociales por el miembro de su buró político, Mohamed al Bukaiti. De igual modo, consideran estas acciones como “un acto moral y legítimo, justificándose en su guerra con Israel por sus constantes ataques militares contra el grupo islamista palestino Hamás en la franja de Gaza. En este sentido, declaran, o más bien denuncian, que la coalición naval que lidera Estados

Unidos con el objetivo legítimo de proteger a los barcos que navegan por la zona es una escalada peligrosa que ha provocado la expansión de la guerra. Los hutíes han llegado a afirmar que desde el pasado de noviembre de 2023 han lanzado<sup>8</sup> más de 200 drones y 50 misiles contra buques mercantes y barcos de guerra occidentales en el corto espacio geográfico que ocupa el mar.

### **Buques atacados en el Mar Rojo**

Esta historia de secuestros, ataques, extorsiones y podríamos decir actos terroristas a la navegación en el mar Rojo por parte de los hutíes, se habría iniciado el 19 de noviembre de 2023. Todo comenzó con el espectacular secuestro en la mar del Galaxy Leader, un barco que como la mayor parte de los que navegan por el mundo era de propiedad de una empresa británica, pero gestionado por la naviera japonesa Nippon Yusen (NYK Line) y de propiedad parcial del magnate israelí Abraham "Rami".

No existe la menor duda que este ha sido el secuestro marítimo más mediático; se pudo ver minuto a minuto todo el proceso, aunque sarcásticamente se podría decir que fue totalmente impecable por no producirse ninguna baja, heridos o situaciones similares.



Figura 3. Imágenes publicadas por los hutíes donde se muestra a sus combatientes secuestrando el barco en el mar Rojo el 21 de noviembre. Foto: Reuters. : <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cll7zv3ne9po>

En este sentido, hubo un gran interés en darle grandes dimensiones mediáticas<sup>9</sup>, comenzando con la aproximación al barco con un helicóptero equipado cámaras de

<sup>8</sup> Es de suponer que esta cifra se habrá quedado corta a la publicación de este artículo.

<sup>9</sup> <https://www.rtve.es/play/videos/modo-digital/barco-secuestrado-yemen-atractivo-turistico/7030459/>

video de altas prestaciones y banderas pintadas en su parte baja<sup>10</sup>. Incluso llegaron a poner música mediante la utilización de altavoces mientras rodeaban el barco con una gran cantidad de lanchas con el claro objetivo dar a conocer el asalto de forma internacional, lo cual lograron sobradamente.

Es curioso que dentro de sus actos propagandísticos están utilizando este barco como una especie de demostración de fuerza. Lo utilizan como si de un museo o atracción turística se tratase, donde los visitantes llegan en pequeñas embarcaciones y son acompañados por los mismos secuestradores a visitarlo, especialmente la cubierta, donde se han encargado de escribir todo tipo de consignas. Los 25 componentes de su dotación han comentado que están recibiendo un tratamiento acorde con los valores islámicos, que implica entre otros un contacto limitado con sus familias. Los hutíes advierten que seguirán tomando acciones de este tipo mientras no cese la guerra en Gaza.

Dicho secuestro, como era lógico, ha sido condenado de forma contundente por las autoridades de Japón. No obstante, Japón ha querido clarificar que entre los miembros de la dotación no había ciudadanos japoneses<sup>11</sup>.

### **Las extorsiones continúan, aunque no tan mediáticas**

Evidentemente que han continuado los ataques y extorsiones a todos aquellos objetivos navales que se consideran contrario a sus intereses, aunque es necesario reconocer que no todos los barcos atacados han sido reconocidos por los hutíes. Es importante reconocer que por su parte Irán está atacando directamente desde su territorio, aunque en la mayor parte de los casos dichos ataques no son reconocidos. Independientemente de la autoría, la lista de barcos atacados empieza a ser elevada.

Entre ellos podríamos comentar el caso de *Chem Pluto*, un barco que transportaba material químico atacado el de 24 de diciembre de 2023<sup>12</sup>. Según fuentes militares procedentes de los Estados Unidos el dron responsable fue lanzado por Irán desde el océano Indico, impactando a unas 200 millas náuticas, es decir, a unos 370 km de la costa de India. Sin embargo, Irán no ha reconocido a día de hoy su implicación.

---

<sup>10</sup> Las banderas que lleva pintadas el helicóptero en su parte inferior corresponden a Yemen y Palestina.

<https://www.bing.com/search?pqlt=41&q=banderas+del+helicoptero+que+atacar+y+s>

<sup>11</sup> Aunque pueda parecer algo curioso, es un fenómeno que se da con mucha frecuencia, es decir, las gentes pertenecientes a países ricos no navegan, lo hacen los que se encuentran en una situación económica más precaria y generalmente suelen ser los mismos.

<sup>12</sup> <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cq514p4qwn4o>

Afortunadamente, y a pesar de producirse un incendio, no llegó a producirse ninguna baja humana.

Otro caso ha sido el del petrolero británico *Marlin Luanda* atacado con varios misiles en el golfo de Adén el 26 de enero, según informó la agencia de noticias (EFE) desde Saná. En este caso los hutíes sí reconocieron a autoría mediante un comunicado oficial de su portavoz Yehya Sarea en su cuenta oficial de las redes sociales

Un final distinto tuvo el petrolero llamado Central Park, atacado en las costas de Yemen

13.



Figura 4. Buque atacado por los hutíes en el mar Rojo. Foto: EFE/Bram Van Biezen.

Fuente: <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/02/19/un-nuevo-ataque-de-los-rebeldes-huties>

Dicho barco, que transportaba ácido fosfórico, fue secuestrado cuando navegaba en aguas del mar Rojo cerca de Adén, aunque fue liberado por un barco de guerra de la marina estadounidense, y logró capturar a las cinco personas que intentaban tomar el navío. El gobierno de Yemen ha condenado mediante un comunicado de su ministro de exteriores este acto que calificó como de piratería y no terrorismo. Este documento fue difundido por la agencia de noticias oficial Saba y hace constar que el barco procedía de Liberia y era operado por la empresa Zodiac Maritime<sup>14</sup>. No obstante, hasta el momento

<sup>13</sup> <https://www.infobae.com/america/mundo/2023/11/27/yemen-responsabilizo-a-rebeldes-huties-del-secuestro-de-un-buque-operado-por-una-empresa-israeli-en-el-gol>.

<sup>14</sup> Zodiac Maritime es una empresa de gestión de buques perteneciente a Zodiac Group y Ofer Global, propiedad del multimillonario magnate israelí Eyal Ofer, asentado en Mónaco.



los hutíes no se han atribuido dicho secuestro. La naviera ha mostrado interés por mantener la seguridad de la dotación del barco compuesta por 22 personas, cuyo capitán es de Turquía y como suele ser normal, últimamente los tripulantes son de diferentes países, en este caso rusos, vietnamitas, búlgaros, indios, georgianos y filipinos.

### **Intento de atacar a un barco de guerra**

En este conflicto marítimo no se libra nadie, ni una marina de guerra tan potente como la de Estados Unidos. El miércoles 23 de noviembre de 2023, un dron<sup>15</sup> de combate que se supone, procedía de Yemen, se dirigió hacia uno de los destructores que operan en el mar Rojo, el Thomas Hudner, que navegaba por el mar Rojo. Afortunadamente, la dotación del barco actuó de forma eficaz logrando derribar dicho dron sin que se produjera ninguna baja entre su personal ni daños para el barco.



Figura 5. Puente de mando del HMS Diamond, en el Mar Rojo Foto: EFE/EPA/Ships/ crew.  
Fuente: <https://efe.com/mundo/2024-01-10/conflicto-mar-rojo-huties-guerra-israel-hamas/>.

No está claro si el avión no tripulado iba dirigido específicamente contra dicho barco. No obstante, los hutíes han lanzado al menos seis drones contra barcos con intereses israelíes desde el 7 de octubre, y han anunciado que tienen pensado atacar a los buques de Israel que pasen hacia el mar Rojo a través del estrecho de Bab al Mandab,

<sup>15</sup><https://www.dw.com/es/ee-uu-dice-que-frustr%C3%B3-ataque-proveniente-de-yemen/a-67527614>.

## Desastres medioambientales

Otro factor de alto riesgo en este tipo de conflicto radica en los imprevistos riesgos medioambientales como el sucedido en los últimos ataques de los hutíes sobre el barco Rubymar<sup>16</sup>, que transportaba más de 41.000 toneladas de fertilizante en el momento que fue atacado. Este ataque ha provocado una mancha de aceite de unas 18 millas equivalente a 29 kilómetros sobre la mar, según los informes oficiales<sup>17</sup> emitidos por el Mando Central de Estados Unidos (CENTCOM).



Figura 6. Foto satélite tomada por Maxar Technologies muestra el buque de bandera beliceña Rubymar en el Mar Rojo el viernes 1 de marzo de 2024 Foto: (Maxar Technologies via AP)

## ¿Cómo controlar esta situación?

Evidentemente la situación es muy compleja desde el punto de vista de las relaciones internacionales. Sin embargo, es totalmente necesario tomar medidas de tipo coercitivo para no caer en una recesión económica debido a la falta de suministros o elevados costes de estos. En este sentido una de las primeras medidas ha sido articular la denominada *Operación Guardián de la Prosperidad*<sup>18</sup>, siempre en cumplimiento del derecho internacional marítimo, el respeto a los derechos humanos y las distintas convecciones en vigor<sup>19</sup>, esta operación será desarrollada en el siguiente apartado.

<sup>16</sup> M/V Rubymar, un granelero con bandera de Belice y propiedad del Reino Unido, que navegaba por el golfo de Adén. Entonces, la embarcación llevaba más de 41.000 toneladas de fertilizante IMDG clase 5.1, que es muy peligroso y aún “podría derramarse” en el mar Rojo. <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/02/24/eeuu-denuncio-que-el-ataque-de-los-huties-a-un-buque-britanico-en-el-golfo-de-aden-provoco-un-desastre-medioambiental/>.

<sup>17</sup> <https://www.infobae.com/america/mundo/2024/03/03/se-hundio-un-buque-atacado-por-los-rebeldes-huties-en-el-mar-rojo/>.

<sup>18</sup> <https://www.politicaexterior.com/articulo/operacion-guardian-de-la-prosperidad/>.

<sup>19</sup> Este concepto será desarrollado con algo más de amplitud en el apartado siguiente.



Figura 7. El destructor estadounidense USS Thomas Hudner abatiendo un dron.  
Foto: US Navy photo/abaca/picture Alliance

### ¿En qué consiste la Operación Guardián de la Prosperidad?

Debido al incesante número de lanzamientos tanto de drones como de misiles desde enclaves de Yemen controlados por los hutíes, los EE.UU y el Reino Unido , contando también con el apoyo de Australia, Bahrein, Canadá y Países Bajos, han llevado a cabo ataques<sup>20</sup>, especialmente aéreos, contra varios objetivos<sup>21</sup> en Yemen. Estos eran utilizados por los rebeldes hutíes para poner en peligro el libre derecho a la navegación en uno de los puntos más estratégicos del mundo. Estos ataques tenían por objetivo destruir sus sistemas de misiles y armas y a la vez demostrar que no pueden impedir el tráfico marítimo en una zona geográfica tan importante como es el mar Rojo. Como resultado de estos ataques los hutíes han llegado a confirmar la muerte de al menos cinco de sus componentes.

<sup>20</sup> [libertaddigital.com/internacional/oriente-medio/2024-01-12/eeuu-y-reino-unido-bombardean-doce-instalaciones-militares-de-los-huties-tras-los-ataques-a-barcos-en-el-mar-rojo-7086406/](https://libertaddigital.com/internacional/oriente-medio/2024-01-12/eeuu-y-reino-unido-bombardean-doce-instalaciones-militares-de-los-huties-tras-los-ataques-a-barcos-en-el-mar-rojo-7086406/).

<sup>21</sup> <https://www.bbc.com/mundo/articulos/c117zv3ne9po>.

Esta organización tiene como principal objetivo garantizar la seguridad para todo el tráfico marítimo en la zona geográfica que comprende el Mar Rojo, Bab al-Mandeb y el golfo de Adén<sup>22</sup>.



Figura 8. El destructor USS Carney (DDG 64) patrulla las aguas del Golfo Pérsico. Foto: FELIX GARZA/US NAVY/AFP vía Getty Images. Fuente: <https://cnnespanol.cnn.com/2023/12/03/uss-carney-derriba-drones-responde-ataque->

### ¿Qué es la operación Aspides?

Por su parte la Unión Europea<sup>23</sup> ha aprobado una misión de protección de buques mercantes en el mar Rojo. El 19 de febrero de 2024<sup>24</sup> los ministros de Asuntos Exteriores de la Unión Europea han llegado a la conclusión de que era totalmente necesario iniciar una nueva operación militar, principalmente naval, para proteger la navegación de los barcos mercantes por el mar Rojo y las zonas marítimas colindantes. No obstante, el Representante de Política Exterior de la UE, Josep Borrell, ha querido dejar muy claro que: *"La misión tratará de prevenir o bloquear ataques, sin intervenir en ningún tipo de acción contra los hutíes"*.

<sup>22</sup> [Statement from Secretary of Defense Lloyd J. Austin III on Ensuring Freedom of Navigation in the Red Sea». U.S. Department of Defense](#). Archivado desde [el original](#) el 18 de diciembre de 2023. Consultado el 18 de diciembre de 2023.

<sup>23</sup> <https://es.euronews.com/my-europe/2024/01/31/la-ue-lanzara-una-mision-militar-de-proteccion-de-buques-mercantes-en-el-mar-rojo>.

<sup>24</sup> <https://www.dw.com/es/uni%C3%B3n-europea-aprueba-misi%C3%B3n-naval-aspides-en-el-mar-rojo/a-68295419>.

Esta operación, como es lo tradicional, viene con un nombre y este es el *Aspides*, que procede del griego y significa “escudo”. Operativamente dicha misión será dirigida desde Larissa, situada en el centro de Grecia y que es la sede de la Fuerza Aérea Helénica y un cuartel general de la OTAN, bajo el mando del comodoro griego Vasilios Griparis. Aunque en ocasiones aparece la duda sobre el uso de la fuerza por parte de algunos países, es conveniente recordar que la presencia naval<sup>25</sup> internacional está totalmente justificada en función de los diversos acuerdos internacionales de seguridad que dan legitimación a la presencia naval de occidente en Golfo tanto en el Índico como en el Pacífico.

### **Inconvenientes de cambiar Suez por Buena Esperanza**

Suez<sup>26</sup> es un recorrido de poco más de 193 kilómetros de longitud y unos 22 metros de profundidad de media, aunque en algunos puntos puede variar, y se suele recorrer entre 12 y 16 horas. Por el circula el 8% del comercio mundial de cereales, el 12% del petróleo y el 8% del comercio mundial de gas natural. El cambiar el mar Rojo y redirigirse hacia el sur de África implica un aumento de la navegación de unas 3.500 millas náuticas, lo que traducido a kilómetros vendrían a ser unos 6500. Este cambio tendrá distintas repercusiones dependiendo del tipo y tamaño del barco, de su sistema de propulsión, del combustible empleado, del número de hombres y mujeres que componen su dotación, capacidad de almacenaje de alimentos y muchos otros, pero lo que sí se puede afirmar es que serán negativas y muy costosas desde el punto de vista económico. Dependiendo de los factores mencionados anteriormente, la variación podría estar en la horquilla de 10 a 12 días, lo que supone según los últimos cálculos duplicar el coste de los fletes<sup>27</sup>. Según algunas consultoras expertas en la materia, tan solo el coste del combustible adicional podría alcanzar el millón de dólares, cálculo en el que está incluido el relleno en puertos alternativos, ajustes en los cronogramas de entrega y el aumento de costes y otros cargos no previstos. No obstante, una gran mayoría de compañías como British Petroleum (BP) o las conocidas navieras como MSC, CMA, CGM, Maersk y Hapag-Lloyd están asumiendo estos costes antes que arriesgarse a ser atacado o secuestrado.

<sup>25</sup> <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/la-union-europea-camino-del-mar-rojo/>.

<sup>26</sup> <https://www.bbc.com/mundo/articulos/cpdln977nj5o#:~:text=El%20Canal%20de%20Suez%20es%20una%20de%20las%20v%C3%ADas%20navegables,Foro%2>.

<sup>27</sup> [https://www.lavozdegalicia.es/noticia/economia/2024/02/21/mover-mercancia-mar-asia-europa-dispara-18000-euros-dia/0003\\_202402G21P30992.htm](https://www.lavozdegalicia.es/noticia/economia/2024/02/21/mover-mercancia-mar-asia-europa-dispara-18000-euros-dia/0003_202402G21P30992.htm).

A ello se le suma el problema de gestión de contenedores, que radica en que con los existentes no se puede mantener el flujo de transporte que se mantenía por Suez debido al incremento en el tiempo de viaje. Esto irremediablemente implicará un retraso en las entregas de las distintas mercancías de semanas o incluso más tiempo, con las correspondientes pérdidas económicas, o lo que es peor, la paralización de algunas industrias. Algo parecido sucedió durante la pandemia en China<sup>28</sup> donde al parar prácticamente todo tipo de actividad portuaria no salían ningún tipo de contenedor, ni llenos ni vacíos, creando una gran escasez de este elemento básico de transporte, con las implicaciones de tipo económico que esta situación conlleva.

### Ruta alternativa evitando el mar Rojo

 Vía mar Rojo/Canal de Suez	 Vía Cabo de B. Esperanza
10.000 millas náuticas	13.500 millas náuticas
(18.520km) <b>25,5 días*</b>	(25.002km) <b>34 días*</b>

\*Basado en la velocidad promedio de 16,48 nudos de barcos de contenedores ultragrandes



Fuente: Veson Nautical

**BBC**

Figura 9. En este mapa se puede ver claramente la diferencia entre las dos rutas y días de navegación. Fuente BBC, versión náutica.

<sup>28</sup> [https://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2020/DIEEE026\\_2020BARCAN](https://www.ieee.es/en/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEE026_2020BARCAN)

### **¿Se podría usar el Ártico como ruta alternativa?**

No cabe duda de que ésta podría ser otra solución al canal de Suez, especialmente para barcos procedente del Índico como China, Japón o Corea del Sur, y que se dirijan por ejemplo al norte de Europa. En la práctica ya se han realizado bastantes experiencias al respecto, eso sí, en verano cuando se ha derretido las grandes masas de hielo. En dicha época estival se ahorra en distancia, combustible y en general, en días de navegación. Pero en invierno la situación cambia mucho debido a que es necesario alquilar rompehielos, contratar prácticos, navegar en convoy, ir a la velocidad del barco más lento, pagar tasa a Rusia y también informar con relativa anterioridad a las autoridades rusas de dichos planes de navegación, lo cual hace que en invierno esta opción no sea considerada.

### **Conclusiones**

El grupo insurgente de los hutiés han decidido atacar a todos los barcos que apoyen a Israel como revancha a los acontecimientos que están sucediendo en la franja de Gaza. Se requieren medidas eficaces y urgentes al objeto de no crear una crisis económica por la falta de los suministros necesarios para la industria, energía y productos básicos.

La comunidad internacional se ha movilizado formando dos agrupaciones navales, las operaciones *Guardián de la Prosperidad*, de carácter internacional y primera en activarse, y la *Aspides*, totalmente europea.

Las distintas navieras han optado por cambiar sus rutas marítimas por el cabo de Buena Esperanza, aún con los costos económicos que estos implican, en espera de la resolución del conflicto.

Como solución alternativa, en verano también se podría utilizar el Ártico, aunque por el momento aun presenta bastantes inconvenientes.

Bartolomé Cánovas Sánchez

Capitán de navío

Máster en Paz, Seguridad y Conflictos Internacionales