

UNA ESTRECHA VERDAD

[Eugene Gholz](#)

Por qué Irán no puede cortarte el suministro de petróleo.

Los superpetroleros transportan a diario a través del estrecho de Ormuz un 90% de las exportaciones de petróleo del Golfo Pérsico, con las que se atiende casi el 20% de la demanda mundial. Para atravesarlo de forma segura, la Organización Marítima Internacional aconseja que los grandes buques, de reducida maniobrabilidad, naveguen dentro de los límites de un canal designado al efecto, que sólo tiene unas pocas millas de anchura. Dada la estrechez de este pasaje, muchos expertos temen que algún atacante (entiéndase: el Ejército iraní) pueda cerrar el estrecho.

Los iraníes son conscientes del valor de esta preocupación: las amenazas explícitas al transporte por esta zona son una pieza clave de su política exterior. Sólo una parte del petróleo podría ser desviado por rutas alternativas, así que el bloqueo de esta vía podría disparar su precio y amenazar la economía mundial.

Pero esta idea tan extendida podría ser errónea. Con independencia de la credibilidad que se de a las amenazas iraníes, habría que valorar su capacidad. Los ejercicios militares iraníes se centran en tres tácticas: las pequeñas embarcaciones suicidas, los misiles de crucero antibuque móviles y las minas marinas de alta tecnología. Con estas herramientas, ¿sería fácil interrumpir el transporte de petróleo?

La respuesta es: muy difícil. Teherán tendría que inutilizar gran parte de los 20 petroleros que atraviesan el estrecho a diario, y luego mantener la presión. No pueden confiarlo todo a los efectos psicológicos de unos pocos golpes. La historia muestra cómo las compañías de transporte marítimo no se retiran sino que, tras una breve fase de pánico, se adaptan, incluso ante bloqueos mucho más eficaces que el que Irán podría aplicar. Los mercantes no dejaron de intentarlo durante la Primera Guerra Mundial. Y tampoco cuando Irán e Irak atacaron las exportaciones de crudo durante la Guerra del Petróleo de los años 80 se detuvo el transporte.

Los petroleros tienden a rodear el peligro. El estrecho tiene suficiente profundidad como para que incluso un superpetrolero totalmente cargado pueda navegar con seguridad, no sólo por las



4 millas de amplitud del canal oficial, sino por una anchura de 20 millas. Ya ahora, los buques se salen de la ruta cuando resulta conveniente; está claro que en caso de conflicto se dispersarían, como hicieron en los 80. Comparado con el mar abierto, el estrecho es angosto, pero aún así es bastante ancho como para que Irán tenga complicado identificar objetivos para ataques suicidas o con misiles. La zona es demasiado grande como para sembrar un campo de minas de una densidad suficiente para dañar un número significativo de buques, sobre todo si tenemos en cuenta que Irán dispone de un número limitado de minas.

Además, es difícil atacar un petrolero con minas o con las pequeñas cabezas de los misiles modernos. Y un buque de grandes dimensiones desplaza cantidades tremendas de agua al avanzar; las olas levantadas servirían para repeler casi cualquier ataque con lanchas suicidas. Los terroristas consiguieron alcanzar al USS Cole y al Limburg porque eran blancos inmóviles.

Y aunque resulte sorprendente, los petroleros tampoco arden bien. Tienen mucho combustible y demasiado poco oxígeno como para alimentar un fuego de manera sostenida. Sólo una pequeña parte del barco contiene equipos sensibles que, en caso de resultar dañados, le inhabilitan para la navegación. ¿Y entonces? Al dar por supuesto que Irán puede bloquear el estrecho fácilmente, los diplomáticos occidentales fortalecen la influencia iraní, y la costumbre estadounidense de reaccionar de forma inmediata y agresiva a las provocaciones de Teherán aumenta el peligro de que se produzca una escalada innecesaria. Para Irán sería muy difícil, si no imposible, bloquear el estrecho, así que el mundo puede permitirse soltar el dedo del gatillo y relajarse.

Fecha de creación

28 septiembre, 2009