

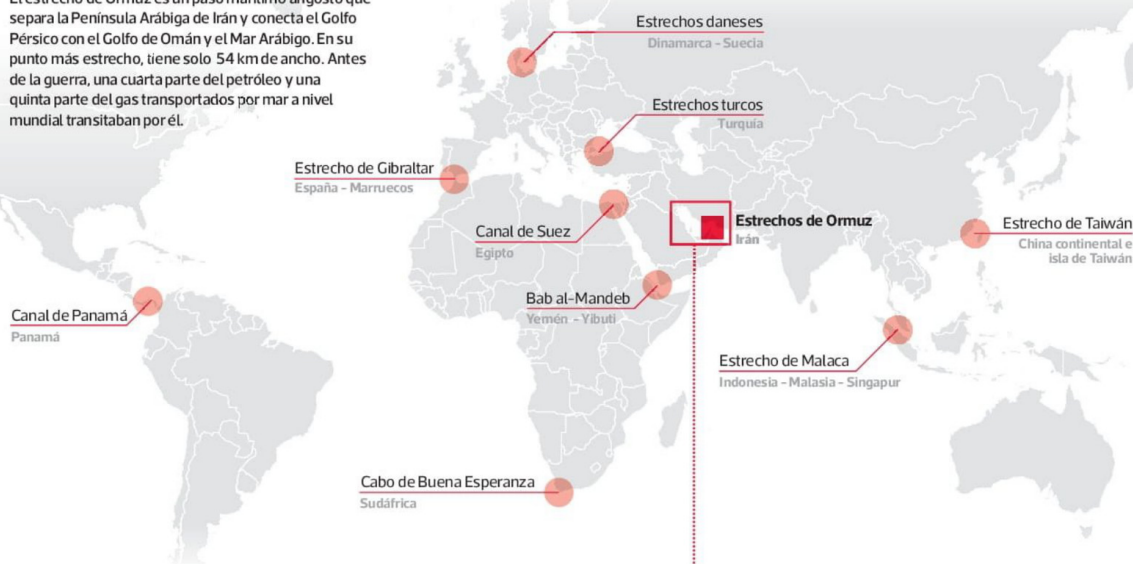
Estrecho de Ormuz, el epicentro del conflicto bélico con Irán

Paso clave para el comercio mundial de petróleo y gas, toda vez que es la puerta de entrada al Golfo Pérsico, el tráfico por Ormuz ha caído un 90% desde el inicio de la guerra, lo que ha disparado los precios globales de los combustibles. Teherán habría comenzado a cobrar hasta 2 millones de dólares por barco para un “paso seguro” a través de esta vía marítima.

Por **Fernando Fuentes**

ORMUZ Y LOS OTROS ESTRECHOS Y CANALES ESTRATÉGICOS DEL MUNDO

El estrecho de Ormuz es un paso marítimo angosto que separa la Península Arábiga de Irán y conecta el Golfo Pérsico con el Golfo de Omán y el Mar Árabe. En su punto más estrecho, tiene solo 54 km de ancho. Antes de la guerra, una cuarta parte del petróleo y una quinta parte del gas transportados por mar a nivel mundial transitaban por él.



El estrecho clave para el transporte marítimo del petróleo y el gas



20 millones de barriles por día de petróleo crudo y productos derivados del petróleo se envían, en promedio, por Ormuz en 2025.

25% del comercio mundial de petróleo transportado por vía marítima lo hace a través del estrecho.

80% del petróleo que pasa por Ormuz tiene como destino Asia.

19% del comercio mundial de Gas Natural Licuado (GNL) transita por el estrecho.

93% de las exportaciones de GNL de Qatar y el **96%** de la de Emiratos Árabes Unidos sale por Ormuz.

E

El mundo vivió varias horas de tensión en los últimos días, a la espera de una fecha límite crucial, antes de que el presidente estadounidense Donald Trump extendiera el ultimátum que había dado a Irán para reabrir el estrecho de Ormuz.

Tras emitir lo que se consideró una advertencia final que puso a la región al borde de una escalada mayor contra las instalaciones energéticas iraníes, Trump extendió el ultimátum de 48 horas a cinco días para dar más tiempo a la diplomacia, en medio de informes de conversaciones indirectas entre Washington y Teherán. Y este jueves el inquilino de la Casa Blanca volvió a postergar una eventual ofensiva, al aplazar por 10 días, hasta el 6 de abril, la fecha límite para destruir las centrales eléctricas de Irán.

Aún no está claro si este acontecimiento allana el camino hacia un acuerdo para detener la guerra o si simplemente representa una desescalada temporal.

Israel anunció el jueves que su Ejército mató al jefe de la fuerza naval de la Guardia Revolucionaria iraní, Alireza Tangsiri, en un ataque aéreo. El ministro de Defensa Israel Katz describió a Tangsiri como el principal responsable del bloqueo de facto del estrecho de Ormuz. Cada día que esa vía permanece prácticamente cerrada al tráfico marítimo ensombrece aún más la economía mundial.

Ormuz no es el único punto de estrangulamiento comercial del mundo. También están el estrecho de Malaca, el canal de Panamá y el estrecho paso hacia el mar Rojo entre Yemen y Yibuti. Pero el estrecho de Ormuz es la vía marítima más crucial para la industria energética, ya que maneja aproximadamente una cuarta parte del comercio mundial de petróleo por vía marítima y una quinta parte del suministro de gas natural licuado.

El tráfico por el estrecho ha caído un 90% desde el inicio de la guerra de Irán, lo que ha disparado los precios mundiales del petróleo y ha provocado una escasez alarmante en las naciones asiáticas



que adquieren su crudo de países del golfo Pérsico a través del estrecho.

Solo unos 150 buques, incluidos petroleros y portacontenedores, han transitado desde el 1 de marzo, según la firma de información naviera Lloyd's List Intelligence. Eso es apenas un poco más que el tráfico normal de un día antes de la guerra.

Su ubicación en una región inestable y políticamente volátil, junto con su topografía única, lo hacen especialmente vulnerable a las interrupciones.

Ubicado entre el golfo Pérsico y el golfo de Omán, el estrecho tiene unos 167 kilómetros de largo y 54 kilómetros de ancho en su punto más angosto, lo que significa que los barcos tienen poco espacio para maniobrar y son blancos fáciles para ataques desde la costa o pequeñas embarcaciones. Entrar y salir con seguridad lleva entre 10 y 14 horas para buques cisterna completamente cargados que viajan a velocidades máximas de alrededor de 14 nudos (25,9 km/h).

Dado que es relativamente poco profundo, el Ejército iraní puede colocar minas con bastante facilidad, si así lo desea. Además, el te-

rreno montañoso de la costa iraní es ideal para ocultar plataformas de lanzamiento de misiles y drones.

Según informó el jueves el diario británico The Independent, Irán impuso un "régimen de peaje" de facto en el estrecho de Ormuz incluso antes de que su Parlamento revelara los planes para cobrar formalmente a los barcos que transitaban por esta ruta marítima crucial.

Lloyd's List, una autoridad mundial en materia de transporte marítimo, aseguró que el Cuerpo de la Guardia Revolucionaria Islámica ya exigía a los buques que presentaran la documentación completa, obtuvieran códigos de autorización y aceptaran el paso escoltado a través de un corredor controlado del estrecho.

El Parlamento iraní está impulsando una legislación para "codificar formalmente la soberanía, el control y la supervisión de Irán sobre el estrecho de Ormuz, al tiempo que crea una fuente de ingresos mediante el cobro de tasas", declaró el diputado Mohammadreza Rezaei Kouchi, según las agencias de noticias Fars y Tasnim. Añadió que este acuerdo era "totalmente natural".

Según Lloyd's List, al menos dos buques pagaron un peaje directo, con pagos liquidados en yuanes. Muchos otros parecían estar transitando tras una intervención diplomática, en lugar de mediante un pago directo. El ministro de Asuntos Exteriores iraní, Abbas Araghchi, declaró el jueves que Irán había permitido a "naciones amigas" como Pakistán, India, Irak, China y Rusia utilizar el estrecho. La cadena alemana Deutsche Welle dijo que Irán habría comenzado a cobrar hasta 2 millones de dólares por barco para disfrutar de un "paso seguro" a través de esta vía marítima.

La mayoría de los barcos que han logrado pasar en las últimas semanas se dirigían hacia el este, fuera del golfo; los buques vinculados a Irán representaron el 24% de los tránsitos, Grecia el 18% y China el 10%, contabilizados por propiedad o registro de bandera. Sin embargo, en un análisis más detallado, las naves relacionadas con Irán representaron el 60% de los tránsitos durante la primera parte de la guerra y, en los últimos días, cerca del 90%.

Aproximadamente la mitad de los buques apagan los sistemas

de identificación por radio que muestran su ubicación antes de atravesar el estrecho, y reaparecen al otro lado, en el golfo de Omán. Hay una razón para su reticencia y cautela. Al menos 18 barcos han sido alcanzados y al menos siete tripulantes han muerto, según la Organización Marítima Internacional de la ONU, que monitorea la seguridad marítima.

Otras rutas

Ante ese escenario, la revista The Economist asegura que Trump estaría preparando una alternativa en caso de que una salida negociada resulte demasiado esquiva. Ya hay dos unidades anfibas de la Infantería de Marina norteamericana camino al Golfo Pérsico, una desde Japón y la otra desde California, y según algunos informes, pronto las seguirá una división de infantería de élite especializada en asaltos con paracaidistas. "Ese despliegue sugiere que Trump evalúa intentar reabrir el Estrecho de Ormuz por la fuerza. Sería una tarea titánica", señala el medio.

El caso de Ormuz pone de relieve la importancia de estas rutas marítimas. El 80% del comercio mundial en volumen y más del

70% en valor se transporta por barco. Cualquier interrupción en puntos estratégicos como el canal de Suez, el canal de Panamá y el estrecho de Malaca puede provocar retrasos considerables, obligando a las navieras a tomar rutas más largas, como rodear el cabo de Buena Esperanza, en Sudáfrica, que añade más de 10 días al trayecto entre Asia y Europa, lo que incrementa los precios para los consumidores.

En medio del actual conflicto, una importante ruta marítima que atraviesa el estrecho de Bab el-Mandeb y el mar Rojo, por donde transita el 12% del comercio mundial, ha sido interrumpida repetidamente por la milicia de los hutíes en Yemen, vinculada a Irán.

Pero mientras la guerra asola Irán, el Cáucaso meridional se convierte en uno de los pocos corredores estables entre Asia y Europa, la ruta internacional de transporte transcaspiana o Corredor Medio, en el sur del Cáucaso, parece ser la única posible ahora, según destaca Deutsche Welle. Esta conecta Europa y China, evitando pasar por Irán y Rusia, a través de Asia Central y el Cáucaso meridional. ●