



WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR
THE WALL STREET JOURNAL

MIKE CHERNEY
THE WALL STREET JOURNAL

El conflicto en Irán ha implicado nuevas preocupaciones: Al interior de la carrera por proteger los cables submarinos de un sabotaje

SÍDNEY.—Desde el Mar Báltico hasta el Océano Pacífico, se está produciendo una carrera mundial cuyo fin es proteger los cables submarinos vulnerables a un potencial sabotaje.

Gobiernos, Fuerzas Armadas, dueños de cables y empresas emergentes tecnológicas están tomando medidas para reforzar las defensas de la red de cables submarinos del mundo, a través de la cual viaja la mayor parte del tráfico de datos internacional.

En el norte de Europa, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) está utilizando barcos y drones para detener un posible sabotaje, después de que una nave vinculada a Rusia cortara cables vitales en 2024.

En Asia, Taiwán está intensificando las patrullas de la guardia costera y las sanciones por dañar cables, con la esperanza de disuadir a los posibles sabotadores. Los operadores privados de cables están buscando rutas que eviten las aguas en disputa como el mar del Sur de China, donde naves chinas se han enfrentado con barcos filipinos y han recalado sus reivindicaciones territoriales.

Los esfuerzos ponen de relieve el desafío: no hay un método infalible para defender los cables submarinos.

El arrastre de las anclas de los barcos, una de las formas principales en la que se extraen los cables, puede dañar incluso los cables blindados, que aunque están recubiertos de alambre de acero, tienen aproximadamente el diámetro de una pelota de ping-pong. Cuando están cerca de la costa, los cables se entierran, pero solo hasta cierta profundidad.

“Un adversario decidido”, señaló David Brewster, quien investiga la seguridad marítima en el Indo-Pacífico en la Universidad Nacional Australiana, “aún puede cortar el cable en forma relativamente fácil en aguas poco profundas”.

El conflicto en Irán ha implicado nuevas preocupaciones, lo que incluye que los barcos de tendido de cables y reparación no podrán transitar por el estrecho de Ormuz, postergando los arreglos o las mejoras tan necesarios.

China y Rusia niegan estar involucrados en los cortes de cables. Un obstáculo para las autoridades occidentales ha sido la dificultad de demostrar que un capitán actuó bajo las órdenes de



En el norte de Europa, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) está utilizando barcos y drones para detener un posible sabotaje, después de que una nave vinculada a Rusia cortara cables vitales en 2024.

Estados Unidos y sus aliados recurren a la tecnología, las patrullas y nuevas rutas para defender una infraestructura submarina crucial frente a Rusia y China.

Beijing o de Moscú, principalmente porque muchos barcos involucrados navegan bajo la bandera de un tercer país.

“Este desafío relacionado con la atribución de culpa ha paralizado la respuesta de la comunidad internacional”, afirmó hace poco Jason Hsu, exlegislador de Taiwán quien ahora es miembro del Hudson Institute, a una comisión legislativa estadounidense en un testimonio escrito.

Las fallas en los cables son principalmente el resultado de accidentes humanos, riesgos naturales, abrasión o fallas del equipo, según el Comité Internacional de Protección de Cables, el que informó el año pasado que no había tenido conocimiento de ningún incidente verificado de sabotaje patrocinado por un Estado desde la Segunda Guerra Mundial. La cantidad de fallas en los cables ha sido de 150

a 200 aproximadamente al año y se ha mantenido estable, indicó la organización.

“La industria de cables submarinos hace grandes esfuerzos para proteger los cables, proporcionar redes resistentes y minimizar las interrupciones”, afirmó Dean Veverka, presidente del comité y director de tecnología en la operadora de cable Southern Cross. Sin embargo, agregó, “los malos actores también pueden causar alteraciones si realmente se lo proponen”.

La construcción de cables submarinos está en auge a medida que el crecimiento de la inteligencia artificial impulsa la demanda de una mayor capacidad de red. A mediados de febrero, se habían planeado a nivel mundial 119 cables nuevos, frente a los 98 en enero del año pasado y 66 en enero de 2020, según Tim Stronge, director de

investigación en la firma de datos de telecomunicaciones TeleGeography.

Sin embargo, reforzar físicamente los cables tiene sus limitaciones. El hecho de blindarlos con alambres de acero proporciona cierta protección contra el aplastamiento, pero no puede evitar los daños por enganche si el ancla de un barco grande los engancha y tira, explicó Stronge.

“Aquellas anclas de las naves comerciales, de todos los buques de carga, son gigantes”, indicó. “Un poco de acero adicional no va a impedir que los rompan”.

A pesar de los problemas para atribuir los cortes de cable, algunos analistas observan que los

recientes incidentes han sido tan específicos que es difícil creer que fueron accidentales.

Los cortes de cables que tuvo Taiwán en 2023 y 2025 fueron notablemente precisos en afectar áreas donde causarían los mayores estragos, testificó Hsu. Después de un incidente el año pasado, un tribunal de Taiwán determinó que el capitán, de nacionalidad china, de un barco con bandera de Togo, era el responsable de dañar intencionalmente un cable y lo condenó a tres años de cárcel. China más tarde informó que una operación de contrabando taiwanés era la culpable.

Hace poco, las autoridades taiwanesas señalaron que están investigando otra nave china, la que fue enviada a recuperar una embarcación de pesca varada, por dañar posiblemente un cable cerca de una de sus islas periféricas el mes pasado.

China podría estar tratando de mejorar sus habilidades para cortar cables. Algunos analistas se alarmaron ante una información de los medios el año pasado que decía que investigadores chinos habían desarrollado un dispositivo con una rueda abrasiva recubierta de diamante que puede cortar cables a profundidades de casi 4 mil metros aproximadamente, volviendo vulnerables los que están en las profundidades del océano. Los investigadores describieron el dispositivo como algo necesario para ayudar a desarrollar los recursos marinos.

Algunas naciones están intentando una solución militar para rechazar a los potenciales sabotadores. Los países de la OTAN, preocupados por la posible actividad nociva de la “florencia en las sombras”

de buques cisterna sancionados vinculada a Rusia, están utilizando barcos, drones y aviones para patrullar el Mar Báltico.

El esfuerzo, llamado Baltic Sentry, se lanzó en enero de 2025 y ha dado resultados, afirmó el comandante Arlo Abrahamson, vocero del Comando Marítimo Aliado de la OTAN.

Después de que las patrullas se pusieron en marcha, no se produjo ningún incidente nocivo sospechoso durante un año

más o menos, indicó Abrahamson. Luego las autoridades finlandesas tomaron el control de una nave que sospechaban que había dañado un cable a fines del año pasado.

La alianza planea utilizar más barcos de superficie no tripulados en la operación este año, informó Abrahamson.

“Es una misión permanente y es difícil de realizar”, agregó. Pero demuestra que “la alianza puede lograr la disuasión mediante una acción colectiva”.

Singapur lleva varios años trabajando en un plan para duplicar la cantidad de cables conectados a la isla, hasta alcanzar más de 50. Ahora hay poco más de 30. Igualmente quiere más estaciones de aterrizaje de cables más allá de las dos actualmente en uso, señaló Loh Woon Sien, directora sénior de la Autoridad de Desarrollo de Medios de Comunicación e Información de la ciudad-estado.

“Sea cual fuere la razón del corte, tendrá que ir y reparar el cable, y necesitará algún tiempo para hacerlo”, precisó. “Poder desviar el tráfico rápidamente a otro cable es la mejor forma de mantenerlo adaptable”.

Algunos cables que se han planeado optan por una ruta geopolíticamente más segura. El I-AM Cable, por ejemplo, evitará el centro del disputado mar del Sur de China, siguiendo una ruta cercana a la costa de Filipinas, según una base de datos de TeleGeography. Otro, Candle, irá hacia el este de Filipinas en parte de su ruta.

Algunas compañías están promocionando una nueva tecnología, llamada sensor acústico distribuido, que, según afirman, puede permitir a los operadores saber si hay un barco cerca de un cable o si uno de estos ha sido dañado. Eso sería especialmente útil si un barco ha apagado su radiofaro de localización.

Con este método, un dispositivo llamado interrogador emite pulsos láser a lo largo de un cable, y parte de la luz rebota. Cuando el sonido hace vibrar el cable, cambia la luz de retorno, revelando lo que está sucediendo, y dónde, a lo largo del cable.

“Podemos decirle que es un buque cisterna, un barco pesquero, una lancha rápida, un velero”, explicó Zack Spica, profesor asistente de la Universidad de Michigan quien cofundó Lumetec, la compañía que vende la tecnología.

La firma de tecnología de defensa Anduril Industries señala que ha desarrollado un dispositivo llamado Seabed Sentry que se puede desplegar en el fondo del océano y permanecer ahí durante meses. Puede contener un sistema de sonar que detecta las naves que pasan, lo que ayuda a monitorear los puntos de congestión o las entradas a puertos.

Artículo traducido del inglés por “El Mercurio”.

DEFENSA

Los esfuerzos ponen de relieve el desafío: no hay un método infalible para defender los cables submarinos.