

Irán ha amenazado con cerrar el estrecho de Ormuz, sacudiendo los mercados petroleros.

WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR THE WALL STREET JOURNAL

POR DAVID UBERTI Y COSTAS PARIS

Para los operadores del mercado petrolero, es el peor escenario posible. Para el Pentágono, un riesgo largamente advertido. Y para el vicepresidente JD Vance, sería un acto suicida.

Sin embargo, el domingo, parlamentarios iraníes habrían amenazado con clausurar el estrecho de Ormuz, una franja de agua que conecta el golfo Pérsico —rico en energía— con los mercados globales, después de que Estados Unidos se uniera a ataques israelíes contra instalaciones nucleares en Irán.

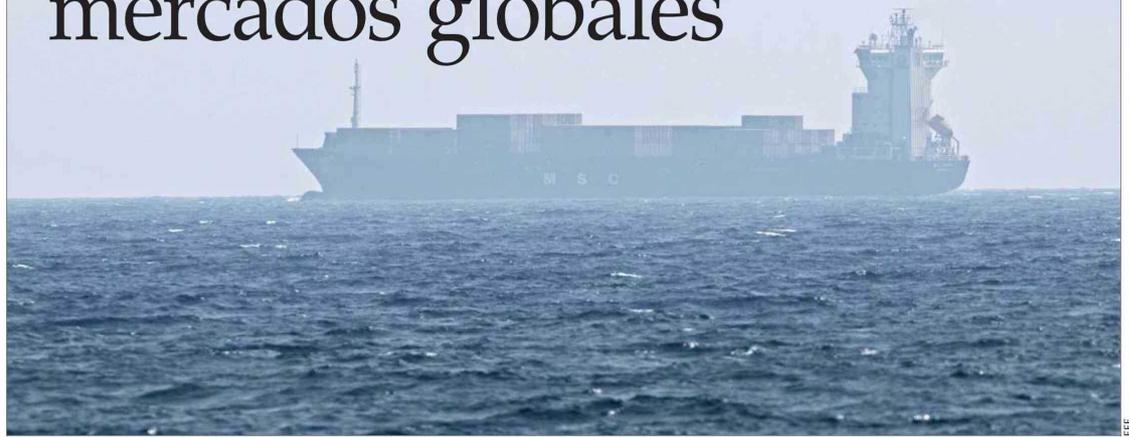
Aproximadamente el 20% del petróleo mundial pasa por este estrecho de 32 kilómetros de ancho, donde cada día decenas de buques cisterna del tamaño de rascacielos circulan por dos corredores de tráfico de 3,2 kilómetros cada uno, separados por una zona de amortiguamiento del mismo ancho. Ese paso de 10 kilómetros alberga también una proporción similar del gas natural licuado que se transporta globalmente.

Vital para automóviles, plantas eléctricas y la industria química en todo el mundo, este suministro alimenta la sed energética de China y define los precios que pagan conductores de vehículos y pasajeros de avión en EE.UU. Irán ha hostigado en diversas ocasiones a buques con bandera extranjera en esa zona y ha amenazado con interrumpir el tránsito en momentos de tensión, lo que podría desestabilizar los mercados financieros y disparar los precios de la energía.

El domingo, luego de que fuerzas estadounidenses atacaran tres sitios nucleares iraníes, medios estatales reportaron que el Parlamento iraní había aprobado el cierre del estrecho. Sin embargo, añadieron que la decisión final recae en las máximas autoridades de seguridad del

El 20% del petróleo pasa por la vía marítima de la zona de conflicto:

Los 10 kilómetros de agua que tienen en vilo a los mercados globales



Parlamentarios iraníes habrían amenazado con clausurar el estrecho de Ormuz, una franja de agua que conecta el golfo Pérsico —rico en energía— con los mercados globales.

régimen.

Muchos operadores y ejecutivos del sector energético aún consideran el cierre como una táctica de tierra arrasada y poco probable. Firmas que rastrean el tráfico marítimo indicaron el domingo que el tránsito por el estrecho seguía con normalidad.

Aun así, los mercados se mantienen cautelosos. El crudo Brent, referencia internacional, subió 0,8% este lunes, cotizando a US\$ 77,60 por barril. A inicios de mes, antes de que Israel iniciara su ofensiva, el Brent estaba bajo los US\$ 70. Para Teherán, el estrecho de Ormuz es “una ficha de negociación”, dijo Anthony Gurnee, ejecutivo de buques cisterna. “Una vez que la usan, la pierden”.

Gurnee, quien fue analista de inteligencia naval de EE.UU. en los años 80, explicó que un cierre total del estrecho provocaría una rápida respuesta militar por parte de la flota estadounidense, que recientemente se ha desplegado en la región. “Pero no creo que sea una operación de tres o cuatro días”, dijo. “Podría tomar mucho más”.

Cualquier interrupción al tráfico marítimo afectaría también a las exportaciones energéticas de Irán, un pilar de su economía. Aunque los ataques israelíes han golpeado infraestructura energética interna, los embarques a China y otros compradores han continuado.



Humo y fuego se elevan desde una refinera de petróleo en Teherán después de un ataque israelí ocurrido durante una noche este mes.

Según Rystad Energy, los envíos iraníes tras los ataques incluso aumentaron entre 30% y 40% respecto de los volúmenes típicos de esta época del año.

“Su economía completa depende del estrecho de Ormuz”, dijo Vance el domingo en NBC. Calificó el cierre como “suicida”. “No tiene ningún sentido”, añadió.

Hamidreza Azizi, académico visitante del Instituto Alemán de Asuntos Internacionales y de Seguridad, señaló que la probabilidad de una interrupción dependerá de si el conflicto se sigue expandiendo y de si el régimen se siente existencialmente amenazado.

“Desde un punto de vista estratégico, Irán podría ver un sacrificio económico de corto plazo como una palanca de presión”, mencionó. “Pero también estaría sacrificando su única fuente global de ingresos energéticos, sufriría represalias internas y se arriesgaría a dañar su

reputación a largo plazo”.

Analistas navales y operadores de barcos advierten que la Marina iraní ha reforzado su capacidad mediante herramientas asimétricas: grupos de pequeñas embarcaciones rápidas que rodean a naves mayores, minas en el agua que podrían paralizar barcos, e incluso hundir buques para bloquear el paso.

“También pueden abordar barcos desde helicópteros y retenerlos por largos periodos”, explicó Erik Hanell, CEO de la naviera sueca Stena Bulk, que tiene barcos en la zona.

En 2019, comandos de la Guardia Revolucionaria iraní abordaron uno de sus barcos, el Stena Impero, y lo retuvieron tres meses tras la detención de un buque iraní en Gibraltar por parte del Reino Unido.

Tripulantes relatan que lanchas rápidas del IRGC se acercan a metros de los tanqueros. “Están por todas partes”, dijo Mihai Barbu, oficial de un barco

europeo próximo a ingresar al estrecho por el norte. “Pueden usar explosivos en el casco, lanzarnos granadas propulsadas o dispararnos desde la costa con artillería pesada. Da miedo”.

La actual tensión revive el recuerdo de los ataques a buques durante la guerra entre Irán e Irak en los años 80. En ese entonces, EE.UU. patrullaba la zona y escoltaba naves comerciales, en operaciones que llegaron a ser letales.

En 1987, fuerzas iraquíes dispararon por error contra un buque estadounidense, y mataron a 37 tripulantes. En 1988, otro barco de EE.UU. chocó con una mina iraní, aunque logró mantenerse a flote.

El capitán retirado Jim McTigue comandaba una fragata de 453 pies que participó en la destrucción de dos plataformas petroleras iraníes como represalia. Poco después, un buque iraní disparó un misil Harpoon que pasó a 30 metros de otra nave del mismo grupo.

El barco de McTigue respondió con cuatro misiles y ayudó a destruir el mayor buque de guerra hundido por EE.UU. desde la Segunda Guerra Mundial. “Lo llamaron la guerra de un día”, recordó, en referencia a la Operación Mantis Religiosa.

Respecto a la amenaza actual, McTigue opinó: “En una situación táctica uno a uno, nadie puede con nosotros. Pero lo que importa es la dimensión estratégica. Y ahí, el resultado es mucho más difícil de predecir”.

Artículo traducido del inglés por Economía y Negocios de “El Mercurio”,

