# LAS RUTAS DEL PETROLEO EN EL OCEANO INDICO

Eduardo Alvayay Fuentes Capitán de Fragata



eguramente, al publicar estas líneas, parte de la situación existente en el presente haya variado un tanto, pero los problemas que

hay detrás de toda esta crisis subsistirán y probablemente habrán ido derivando en una crisis mayor.

Esta crisis, que fuera iniciada o mejor dicho, detectada a raíz de la cuarta guerra árabe - israelí, ha llamado a la conciencia de todo el occidente, demostrando la enorme dependencia industrial que se ha derivado del inseguro abastecimiento de combustible. El embargo vino a enfrentar al mundo con un problema que se arrastra por muchos años y que afectó, por una parte, a los países industrializados, donde el crecimiento de la demanda es mucho mayor que en las áreas agrícolas del Tercer Mundo; pero, por otra parte, su impacto en éste fue enorme porque allí el esquema económico e industrial también estaba cambiando rápidamente. En 1950, en Europa occidental el 88 o/o de la energía era producida por combustibles sólidos y el 12 o/o por líquidos. En 1969 esta cifra había cambiado a 37 o/o en combustibles sólidos, 53 o/o en combustibles líquidos, 11 o/o en gas natural y 4 o/o en energía nuclear e hidroeléctrica.

Al comenzar la crisis, el uso de los combustibles líquidos había subido al 63 o/o y en algunos casos (Italia, Francia) sobre el 70 o/o.

Los Estados Unidos de América, con el 6 o/o de la población mundial, tenía un consumo correspondiente al 30 o/o de la producción total de energía, distribuida en: 15 o/o carbón, 30 o/o gas natural, 50 o/o petróleo y 5 o/o nuclear e hidroeléctrica; esta figura, luego del comienzo de la crisis, siguió aumentando en porcentaje del uso de petróleo.

En cuanto a reservas conocidas, el continente americano tenía un 7-8 o/o, la U.R.S.S. y la China el 14 a 15 º/o, Africa el 15 º/o y el Medio Oriente sobre 53 º/o.

Fue en estas condiciones de dependencia en las que se desarrolló la crisis de 1973.

Las víctimas: EE. UU., Europa y Japón, eran muy vulnerables; lo que querían los países árabes era golpear a las economías de estos países para que, a su vez, presionasen a Israel para aceptar sus términos.

Los precios del petróleo árabe eran entonces de 3,011 dólares por barril, que si se comparan con los 32 dólares que se cobra hoy día, dan una idea de lo que ha sucedido en seis años.

El impacto lo han recibido más seriamente los países no productores del Tercer Mundo, en especial aquéllos embarcados en planes de expansión y modernización, lo que les ha traído serios problemas dadas sus limitadas reservas.

Ello ha llevado a una búsqueda intensificada de fuentes alternativas de energía y de nuevos yacimientos; pero, a pesar de algunos éxitos parciales, es improbable que la dependencia occidental del petróleo del Medio Oriente se pueda disminuir.

Esto ha significado un freno en las economías de todo el mundo dependiente del petróleo, pues ha debido multiplicar varias veces el costo de la energía de la que depende para subsistir; esto, sumado a una reducción en el ritmo de producción anunciada recientemente por la OPEP, hace esperar que la velocidad del aumento de abastecimiento de petróleo pueda ser algo menor de lo calculado, afectando en cierto modo al volumen de su tráfico. Pero las economías occidentales va han sido adecuadas más o menos convenientemente para continuar creciendo, no obstante estos factores negativos, siempre y cuando este flujo no sea estorbado por razones ajenas, tales como conflictos en la zona del Golfo Pérsico o interferencia a los buques tanque en la ruta hacia sus destinos. He aquí uno de los principales problemas que debe afrontar occidente hoy en día por las maquinaciones de la U.R.S.S., que han hecho cobrar una nueva importancia estratégica al Océano Indico y a las vitales rutas del petróleo.

## LAS RUTAS

El principal centro productor de petróleo se encuentra ubicado en el Golfo Pérsico, por lo que un buque tanque, saliendo desde el fondo de éste, pasará por Bahrein y Qatar, luego entre Irán y los emiratos árabes, para salir al Indico por el estrecho de Ormuz y seguir a lo largo de la costa de Omán hacia el Mar Rojo, vía Adén, o hacia Mozambique y Cabo de Bue-

na Esperanza para internarse en el Atlántico; la otra ruta hacia el oriente (Japón) pasará por el Océano Indico cerca de Pakistán y la India, el Estrecho de Malaca y el Mar de la China.

La enorme cuenca está bordeada por más de 30 naciones (si se incluye el Mar Rojo y el Golfo Pérsico), donde existen los más diversos puntos de vista ideológicos y compiten diversas ideas foráneas por ejercer algún tipo de influencia, lo que hace difícil cualquier tipo de cooperación para proporcionar una cierta seguridad en estas rutas tan importantes para sus usuarios. Muy por el contrario, desde hace ya más de 10 años, ha habido una intensa actividad de incremento de la influencia y presencia naval de la U.R.S.S., especialmente en los países ribereños a la ruta, en un avance imperturbable hacia puntos claves tales como el Cabo, la costa de Pakistán, la India, etc.; todo esto agravado por la crisis iraní.

En realidad, un buque tanque en su ruta requiere de muy pocos puertos para apoyarse o tal vez ninguno, pero ocasionalmente necesita de apoyo, reparaciones o servicios especiales, y es así cómo han ido surgiendo, por ejemplo en la llamada Ruta del Cabo, donde circula más de un millón de toneladas al día, facilidades en : Ciudad de El Cabo, Durban, Lorenzo Márquez, Nacala y en el Golfo Pérsico mismo (en Bahrein y Dubayy), puertos que se han ido convirtiendo en partes esenciales de la ruta del petróleo y donde la Unión Soviética trata de ejercer influencia mediante un incremento de su poder militar, a pesar de las solemnes declaraciones de las Naciones Unidas de designar al Océano Indico como una zona de paz.

Este incremento militar comenzó luego de la poco feliz decisión de Gran Bretaña de retirarse de Adén.

Este puerto, Adén, se ha convertido hoy en el principal punto de recalada de la Armada soviética, que junto con Assab y Massaua, en Etiopía, lo colocan en una situación de privilegio para el control del Mar Rojo.

En el Mar de la China, en dirección al Indico, se ha apropiado de las bases de Nha Trang y Camranh, en Vietnam, abandonadas por los norteamericanos con todas sus facilidades intactas. La India le ha otorgado facilidades en Vishakapatnam en el Golfo de Bengala, con lo que puede controlar los aprovisionamientos de petróleo en Singapur, Filipinas e Indonesia y el paso de los petroleros que vienen del Indico.

Ahora, en la Ruta del Cabo, los rusos construyeron facilidades para su flota en Somalía (en Kisimayu y Mogadiscio), pero su decisión de ayudar a Etiopía en 1977 hizo que el presidente Siad Barre contestara invitando a la Armada soviética a abandonar el país. Fuera de esto, cuenta con fondeaderos en varios puntos vitales del Indico, como Madagascar, Islas Seychelles, Socotora y Mozambique, y por el Atlántico en Angola y en la Guinea francesa, en esta última el puerto de Conakry proporciona un vital apoyo a la Armada soviética.

Esto ha permitido a Rusia incrementar su presencia en el área, en su afán por establecer una total hegemonía, al mismo tiempo que ha alentado el surgimiento de Estados clientes que le permiten neutralizar a China y reducir la influencia norteamericana para obtener el control sobre las principales fuentes de petróleo. En tal forma que las importaciones de este combustible por occidente dependan de la buena voluntad soviética.

Para ello, la U.R.S.S. ha sido ayudada indirectamente por la apertura del Canal de Suez (hecha por Egipto con ayuda británica), lo que le ha permitido unir su poderosa flota del Mediterráneo con su fuerza del Indico, aumentando con ello su capacidad para intervenir en las rutas que salen del Golfo Pérsico.

La importancia del Océano Indico se ha visto reflejada en la enorme actividad naval desplegada tanto por la U.R.S.S. como por los EE.UU., habiendo este último país desarrollado una base naval en la isla de Diego García, en el mencionado océano.

La Armada americana ha sido, por efectos de la misma crisis, forzada a disminuir el nivel de su presencia naval en todo el mundo.

Pero indudablemente el verdadero despertar para los EE.UU. y sus aliados fue cuando, luego de la crisis de Irán, se produjo la abierta intervención rusa en Afganistán, lo que ha obligado a los norteamericanos a negociar con países como Omán, Arabia Saudita, Kenya y Somalía, para tratar de obtener las necesarias

instalaciones de base para mantener su presencia en el Indico.

Lo más extraordinario ha sido que a pesar de la crisis que se vive, la penetración ideológica rusa, en su afán de penetrar hacia el sur de Sudáfrica, es tal que occidente aún se niega a aprovechar los ofrecimientos sudafricanos de usar las únicas instalaciones realmente apoyadas por un gobierno estable y prooccidental, con una industria moderna, que representa el punto de apoyo más seguro que hay entre el Golfo Pérsico y América y lugar obligado de pasada del mayor porcentaje del petróleo importado por los EE.UU. y Europa.

Esto lo ha logrado la U.R.S.S. esgrimiendo la bandera del anticolonialismo, con lo que ha presionado a Rhodesia (hoy Simbawe), Sudáfrica y Angola (hoy bajo la férula de Moscú) con el beneplácito de las Naciones Unidas, consiguiendo, por medio del odio y de una campaña de tergiversación y desprestigio, someter a Sudáfrica al ostracismo mundial. Ello le permite ejercer su nefasta influencia en la ruta principal de abastecimiento de petróleo de occidente, ante el beneplácito de los principales afectados.

Sudáfrica es una de las principales fuentes de oro, diamantes, uranio, platino, cromo y níquel del mundo, y posee ricos yacimientos de cobre, hierro y carbón. Sus puertos atienden gran parte de las necesidades del tráfico y dan seguridad a la Ruta del Cabo; y, como es obvio, la U.R.S.S. quisiera poder ejercer el control de este importante centro neurálgico de la ruta. No hay razón por el momento para esperar un cambio, en el futuro inmediato, del "status" hoy existente; en realidad, es impredecible el efecto acumulativo que va teniendo la campaña mundial orquestada por la U.R.S.S. contra este país.

#### OTROS PELIGROS

Fuera del peligro soviético existen otros que pueden afectar el flujo continuo del petróleo por sus rutas del Indico; ellos son, entre otros, los desafíos políticos, religiosos y revolucionarios en el área. Los movimientos revolucionarios están activos en mayor o menor grado en las naciones del Golfo Pérsico, los cuales, con excepción del iraní, han sido refrenados. Pero el mayor peligro potencial lo representa la Organización para la Liberación de Palestina, que ha manifestado no tolerará ninguna solución del conflicto de Medio Oriente que mantenga a Israel como Estado soberano.

Si consideramos que gran parte de la infraestructura petrolífera del Golfo Pérsico es movida por emigrados palestinos, los que no solamente ocupan cargos técnicos, sino que también en la educación, comercio, etc. de estos Estados, existe una posibilidad latente de sabotaje por parte de extremistas palestinos en contra de instalaciones petrolíferas y del tránsito de los buques tanque.

Otra amenaza, en particular en los Estados árabes pequeños, es la subversión. Una razón se debe a la mala distribución de las riquezas entre Estados, que puede inducir a tentación a los más desposeídos, especialmente ahora que Irán ya no representa un factor moderador; la otra razón, es que en muchos casos el gobierno descansa en un estrato cambiante de empleados públicos palestinos, pakistanos, occidentales, profesores egipcios, asesores iraquíes, etc. Y, excepto en las familias gobernantes, no hay tradición de servicio público, manteniéndose el gobierno unido por lealtad personal al gobernante. Este es campo fértil para la subversión.

La parte más vulnerable de las rutas es el Estrecho de Ormuz, de sólo 50 millas de ancho, que de cerrarse detendría de inmediato el flujo de petróleo. Bastaría con hundir un solo petrolero para que la propaganda produjera un problema tremendo en el denso tráfico del estrecho, represalia que podrían usar fácilmente los extremistas o algún interesado en afectar tanto al exportador como a los consumidores, especialmente hoy en día en que la existencia de armamento sofisticado de procedencia soviética no puede extrañar a nadie.

Las diferencias religiosas en las distintas facciones del Islam pueden también alentar ataques en su afán de perjudicar a la otra parte.

Esto, cuando resulta prácticamente imposible dar un 100 º/o de protección a blancos tan vulnerables como oleoductos, refinerías, estanques o buques tanque, de las acciones de sabotaje realizadas con los modernos armamentos que existen hoy en día.

## PROBLEMAS TECNICOS

Lo más grave de todo esto es que, aparte de que en el resto del mundo no existen fuentes alternativas suficientes para el abastecimiento de occidente, no es fácil reemplazar con facilidad un petróleo por otro en las plantas destiladoras, por las diferentes características de cada uno, que obligan a métodos especiales tanto para el embarque como para el procesamiento, los que, aparte de ser costosos, son difíciles de adaptar a las plantas que tienen exigencias muy específicas.

## **DESPLIEGUE NAVAL**

Hoy en día, gran cantidad de navíos de guerra rusos se encuentran desplegados entre Adén, Socotora y Ormara, cubriendo la zona marítima del dominio de Afganistán y abarcando el Estrecho de Ormuz.

Los norteamericanos han enviado los portaaviones Kitty Hawk, Nimitz, Midway y Coral Sea, y Rusia ha despachado desde Vladivostok, para unirse a su flota del Indico, a sus Infantes de Marina.

El temor de una guerra es enorme, salvo que se le den concesiones a la U.R.S.S.

Rusia ha introducido terroristas prosoviéticos en el sur de Africa, quienes probablemente fueron los autores del reciente sabotaje a una importante refinería de petróleo sudafricana.

#### CONCLUSIONES

Todos los factores analizados han puesto de relieve la vulnerabilidad política interna, externa y subversiva de las Rutas del Petróleo, tanto en su lugar de origen como en los distintos puntos de apoyo natural que tienen las rutas hacia sus puntos de destino.

El Canal de Suez, que fue reabierto como una alternativa, sólo permite el paso limitado de naves por su profundidad y, además se halla igualmente amenazado y controlado por la Armada soviética en el Estrecho de Bab-el-Mandeb.

Los países productores, probablemente por consideraciones religiosas y políticas, son renuentes a suplir cantidades mayores de petróleo. Los países de occidente se han mostrado cada vez más interesados en cada uno de los Estados del Golfo Pérsico, en cuanto a su estabilidad y en estrechar lazos. Japón, Gran Bretaña, Francia y otros consumidores como Brasil, negocian para obtener trueque de petróleo por maquinaria y tecnología de defensa, agrícola e industrial.

Actualmente, se está tratando de neutralizar la inestabilidad de Omán y de los Estados del Golfo.

Recientemente, los Estados Unidos firmaron un tratado de asistencia militar con Omán, pero no ha habido ningún movimiento para ayudar a Sudáfrica a mejorar sus relaciones con Angola y Mozambique. La crisis de Afganistán ha acercado a los ÉE.UU. con Pakistán, rompiendo todas las reticencias norteamericanas a apoyarse en un gobierno dictatorial.

El Océano Indico ha pasado a ser el punto de atracción mundial y para países como el nuestro, que son dependientes del petróleo importado en grandes cantidades, nos representa una clara advertencia, indicándonos que debemos buscar fuentes alternativas de energía con la mayor rapidez, continuar en la búsqueda del autoabastecimiento y contar para nuestra provisión de combustible con fuentes más cercanas, fuera de las rutas controladas por la Unión Soviética, y contar con depósitos de suministro alternativos suficientes en caso de conflicto.

La reducción de las entregas de petróleo no sólo ha afectado a las factibilidades de una familia de salir a su paseo de fin de semana, sino que ha afectado las reservas estratégicas de los países y sus posibilidades de entrenamiento y reacción en casos de crisis.

La futura protección del tráfico del petróleo apunta a darle una mayor importancia a Australia y Sudáfrica, que son los países claves de la entrada del Indico.

La derivación de esta crisis en un conflicto seguramente obligará a la búsqueda de rutas de alternativas para el mundo libre, una de las cuales, a pesar de su excentricidad, la constituyen el Paso Drake y el Estrecho de Magallanes, rutas en las cuales ya la U.R.S.S. tiene fijada su vista, mientras se apoya en programas de cooperación pesquera y científica en nuestros océanos, y es así como estas rutas, extrañas ayer para Rusia, constituyen hoy una ruta frecuente en sus investigaciones científicomilitares y pesqueras.

Este conflicto petrolero y sus rutas son algo que debe tenernos atentos y preocupados a fin de permitirnos tomar con oportunidad las medidas adecuadas en defensa de nuestros intereses y también, por qué no decirlo, de los del mundo occidental.

Por último, la lección final que esta crisis nos entrega es que la defensa del tráfico marítimo aún mantiene su prioridad estratégica para el mundo occidental.

#### REFERENCIAS.

- Russi Brasseys Yearbook 1974-75.
- La Seguridad en la ruta del Cabo, del Institute for the Study of Conflicts, años 1973-74-75.
- Mineral Yearbook, Washington, 1978.
- The New Economics Order Mineral Production and Trade. Govett y Govett.

