# EL ESTRECHO DE ORMUZ

*Leonardo M. Mujica Retamal*
*Capitan de Corbeta IM*

El estrecho de Ormuz constituye la única vía de comunicación marítima entre el convulsivo golfo Pérsico y el océano Indico. Su ancho es de 50 millas náuticas, de las cuales sólo una parte es navegable para los grandes buques-tanque que a diario circulan por el. Su entrada está controlada por los países ribereños, que son Irán, en la costa noreste, y Omán y la Unión de Emiratos Arabes, en la costa suroeste.

La importancia estratégica de esta vía de agua radica en el hecho de que constituye la puerta por donde se desplaza un elevado porcentaje del petróleo que consume Occidente, y que proviene de los países productores de crudo del golfo Pérsico.

Diariamente circula por él un promedio de 7,4 millones de barriles. Es entonces indispensable, en cualquier análisis de Ormuz, considerar la situación de los países ribereños del golfo Pérsico, sus intereses y los intereses de las grandes potencias que presionan económica y militarmente a las naciones del golfo, para mantener un orden y estabilidad que convenga a sus intereses.

Es, por supuesto, el estrecho de Ormuz el punto más vulnerable a lo largo de la extensa ruta que siguen los buques-tanque. Si alguna nación lograra cerrar esta brecha de 50 millas, se detiene automáticamente el flujo de petróleo para muchos países.

Cada buque-tanque que navega por el golfo debe soslayar un sinnúmero de disputas entre los países ribereños. Este constante peligro se basa en el hecho de que las dos terceras partes de las fronteras *aún* no están definitivamente establecidas ni lo estarán en un futuro cercano, pudiendo atribuirse esta situación a la simple conveniencia económica, ya que ninguna de las naciones litigantes tiene prisa por solucionar sus dificultades, por cuanto pueden seguir extrayendo petróleo de yacimientos ubicados en tierra de nadie. Por otra parte, las condiciones físicas de la región contribuyen a acrecentar más esta indefinición.

A lo largo de sus 800 kilómetros de longitud, el golfo Pérsico se caracteriza por un ancho irregular que fluctúa entre los 34 y 290 kilómetros, con profundidades que alcanzan sólo a los 40 metros. Estos factores también explican las continuas reclamaciones coincidentes tanto sobre el mar territorial y sobre la rica plataforma submarina, como el creciente interés de los países ribereños por la soberanía de las numerosas islas, que traen consigo (según lo establece el derecho internacional marítimo) las ventajas de su propio mar territorial, que asegura la

explotación exclusiva de sus fondos marinos. Así, en efecto, los Emiratos Arabes reclaman la propiedad de 200 islas, repartidas desde la boca del estrecho hacia el interior; algunas de ellas no pasan de ser prominencias rocosas, cúmulos de sal o, inclusive, bancos de arena protegidos por piedras, a las cuales, según la Convención de Jamaica, de 1982, no les correspondería el regimen de islas por no ser aptas para mantener la subsistencia humana, o vida económica propia. No obstante lo anterior, es dable presumir que si se descubriera hidrocarburos en alguna de ellas no tardarían las grandes empresas en construir todo lo que fuera menester para habitarlas.

Un caso típico de estas continuas disputas es el de Irak y Kúwait, vecinos que aún no han rectificado sus fronteras y mantienen gran parte de sus territorios costeros sujetos a controversias; entre éstas se destacan las reclamaciones de Irak sobre Warbah y Bubiyán, que son las mayores islas de Kuwait, y podrían ser la base de un puerto de aguas profundas que necesita Irak para sus exportaciones petroleras; también tienen una importancia estratégica, por la posibilidad de emplazar en ellas sistemas defensivos para protección del puerto de Umm Qasr, y de Basora, que es la segunda ciudad más importante de Irak.

El conflicto entre Irán e Irak es, sin duda, la principal causa de preocupación de los países de Occidente, que ven en él la posibilidad de una interrupción en su normal abastecimiento de crudo. Todas las gestiones de mediación han fracasado en los 41 meses de guerra; tampoco ha sido suficiente, para solucionar el conflicto, el nutrido uso de armamento moderno y complejo. Esto, unido al temor de que fuerzas iraquesas atacaran sus terminales petroleros en la costa del golfo, más el recrudecimiento del ataque a las comunicaciones marítimas (La Armada de Irak hundió 11 petroleros en 2 meses, y 156 buques desde el comienzo de la guerra en septiembre de 1980), llevó al líder iraní, Imán Ruhollak Khomeini, a repetir la amenaza de cerrar el famoso estrecho de Ormuz.

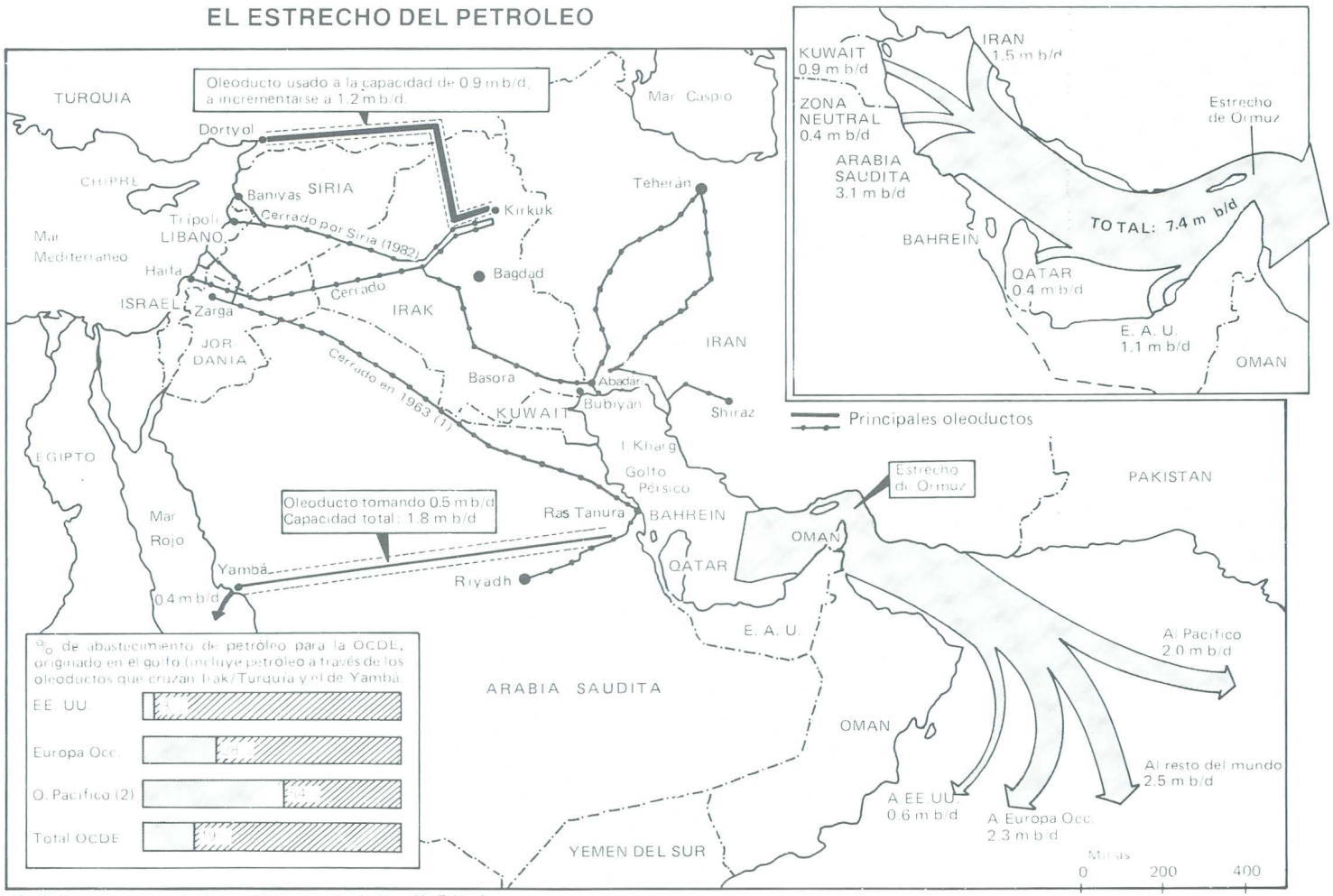
La efectividad de esta amenaza (que por otra parte explica la necesidad de tratar el tema del estrecho en relación con la situación interna del golfo), quedó demostrada con la reacción de las grandes potencias. Estados Unidos, inmediatamente desplazó una división de nueve buques de su flota del Indico, para asegurar que Irán no diera curso a su advertencia. Inglaterra envió dos buques, un destructor y una fragata; Irak, por su parte, ha puesto en aprietos las finanzas de Teherán al establecer el bloqueo marítimo en torno a la isla de Kharg, principal punto de carguío del crudo iraní y fuente de financiamiento de los 35 millones de dólares diarios que debe aportar este país para solventar la guerra.

Sin embargo, Occidente no piensa que el Ayatollah pueda materializar ahora la amenaza, ya que, según los expertos, el estrecho difícilmente puede ser bloqueado con la presencia de algunos buques de guerra. Se requeriría de minas fondeadas, que Irán no posee, y de algún tipo de defensas costeras con el suficiente poder como para desafiar la presencia norteamericana en la zona. Esto no quiere decir que Estados Unidos haya tomado a la ligera la probabilidad del cierre de Ormuz; el presidente Reagan "solicitó" a Israel, Gran Bretaña y Corea del Sur, que cesen sus ventas de armas a Irán.

En tanto, para Irak, el mercado internacional —lejos de estar vedado— se abre cada día más, aparte de la colaboración en capitales (mil millones de dólares al mes) de sus vecinos del golfo (que ven con temor la presencia de Irán implantando por la fuerza su revolución islámica). También Francia, que ya le entregó cinco aviones Super Etendard, enviará luego 29 aviones Mirage F-1, además de un crédito de 500 millones de dólares para la adquisición de otros equipos.

Sin embargo, pareciera que toda esta ayuda es insuficiente, ya que el principal peligro para la tan esperada paz en el golfo es precisamente el ciego fanatismo del Ayatollah Khomeini para guiar la guerra islámica, que ya ha logrado contagiar ese extremismo irracional a una gran

## EL ESTRECHO DEL PETROLEO




(1) Algún suministro a Jordania. (2) Japón, Australia y N. Zelanda.

mayoría de sus conciudadanos y vecinos, aumentando así la explosividad de la situación en la región. De esta forma, todos los intentos por controlar el fenómeno han sido vanos; su extremismo dogmático es tal, que aplica indiscriminadamente la violencia y hasta la brutalidad para imponer su revolución. De aquí la dificultad de idear una estrategia adecuada para oponerse a una guerra religiosa que amenaza a los países del golfo Pérsico y también al resto del mundo.

Afortunadamente, Teherán, comprendiendo la importancia y trascendencia del estrecho de Ormuz, no lo ha cerrado ni lo cerrará, a no ser que se proponga llevar a sus playas una guerra generalizada, con la presencia directa o indirecta de las grandes potencias.

Anticipándose a la alternativa de guerra, y con el propósito de asegurar el abastecimiento de petróleo, es posible que dentro de algunos años la dependencia para Occidente de la línea de navegación a través de Ormuz ya no sea tan significativa; de hecho, ya un elevado porcentaje del crudo se saca a través de oleoductos construidos con grandes inversiones de capitales multinacionales. Se puede citar los casos de Arabia Saudita, que desde las costas del golfo Pérsico bombea 1,8 millones de barriles diarios hasta Yambá, en la costa del mar Rojo, atravesando miles de kilómetros de su extenso territorio; Irak, Kuwait e Irán sacan parte de su crudo hacia las costas del mar Mediterráneo; otros países, como Omán y los Emiratos Arabes Unidos, emplean el sistema de almacenaje en buques-tanque que estacionan en ciertos puntos fuera del golfo. Con todo esto, a través de Ormuz siguen circulando 7,4 millones de barriles de crudo diarios, siendo el mayor exportador Arabia Saudita, con 3,1 millones de barriles diarios.

* * *

Durante el curso de la historia han habido estrechos de mayor o menor importancia, dependiendo de ciertas condiciones especiales, como son las que afectan ahora a Ormuz. Así, en efecto, el estrecho de Magallanes tuvo una mayor densidad de tráfico antes de la construcción del canal de Panamá; otros, como el estrecho de Gibraltar, tienen una importancia permanente por su privilegiada situación geográfica; los Dardanelos, Singapur y el mismo canal de la Mancha, tienen en común el ser vías marítimas de una relativa angostura, que corren entre tierras enfrentadas y comunican diversas áreas acuáticas, alta mar, zonas económicas y mar territorial.

Ormuz es un estrecho que pertenece a tres Estados, y está abierto a la navegación internacional. Se encuentra en la condición de *paso en tránsito,* lo cual significa, según la III Convención de Derecho del Mar, que es abierto y utilizable por la navegación internacional, que en él existe el derecho de paso y vuelo ininterrumpido para terceros Estados. Se diferencia de los otros estrechos por constituir el punto más crítico de la ruta del petróleo, elemento que ha movido los intereses de las grandes potencias a esa zona, dando a esta vía de agua la actualidad que conocemos.

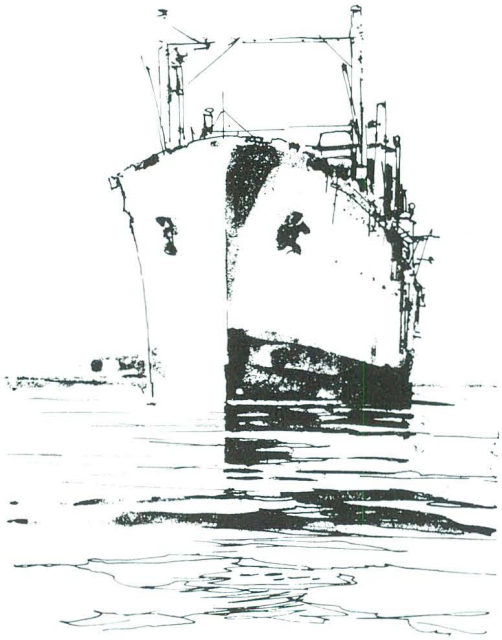
## BIBLIOGRAFIA

— ENRIQUE PASCAL GARCIA-HUIDOBRO. *Derecho Internacional Marítimo.*

— *The segurity of the cape oil route,* "Conflict Studies", The Institute for the study of Conflict, Londres.

— H. LABROUSSE, Armada de Francia: *¿El océano Indico, seguirá siendo una zona de paz?*, "Revista de Marina" Mayo-Junio 1976.

— EDUARDO ALVAYAY FUENTES *Las rutas del petróleo en el océano Indico*, "Revista de Marina" Julio-Agosto 1980.

— *Callings Iran's bluff-for a while*, "The Economist" 25 February-2 March 1984.

— *Fifth time unlucky?*, "The Economist" 18-24 February, 1984.