



POCAS GARANTÍAS/ LA CAMPAÑA AÉREA AÚN NO HA TRANQUILIZADO A LOS ARMADORES SOBRE LA SEGURIDAD DE TRANSITAR POR LA VÍA MARÍTIMA ANTE LOS ATAQUES IRANÍES. LOS EXPERTOS AVISAN DEL RIESGO QUE ENTRAÑARÍA LA OPERACIÓN.

¿Puede Estados Unidos reabrir el estrecho de Ormuz por la fuerza?

ANÁLISIS por Alice Hancock y M. Moore (FT)

Mientras Estados Unidos e Irán se disputaban el control del estrecho de Ormuz, dos petroleros de la naviera griega Dynacom se aproximaron al estrecho al amparo de la noche. Manteniéndose cerca de la costa de Omán, los buques –el Kavomaleas y el Ache-loos– intentaron cruzar la noche del domingo, siendo los únicos dos barcos en hacerlo, según personas con conocimiento de la situación. A pesar del refuerzo del apoyo aéreo estadounidense y de días de intensos ataques contra objetivos militares a lo largo de la costa, ambos fueron alcanzados por misiles iraníes.

Los ataques no solo pusieron de manifiesto el peligro que corren los buques que intentan cruzar, sino también la dificultad que Washington tendrá para abrir militarmente el estrecho tras la ruptura este mes de un frágil alto el fuego con Irán.

La administración Trump intenta ofrecer protección aérea estadounidense para garantizar que los barcos puedan seguir transitando por el Golfo a través de la llamada ruta omaní, que discurre por el borde sur del estrecho, lo que ayuda a mantener el flujo de suministros vitales de petróleo. El miércoles, Trump amenazó con destruir un puente o una central eléctrica iraní “cada vez que la República Islámica de Irán dispare contra un barco en el estrecho de Ormuz”.

Pero excomandantes navales y ejecutivos navieros afirman que se necesitarían semanas de ataques estadounidenses para convencer a los armadores, que se muestran recelosos, de que sus barcos no serán atacados por ningún misil o dron iraní e incluso más tiempo antes de que estén dispuestos a correr el riesgo necesario para comprobarlo. “Es un dilema imposible. Estados Unidos no puede reducir esa amenaza a un nivel que permita la reapertura del estrecho”, sostiene Tom Sharpe, un comandante naval británico retirado.

Teherán ha insistido en que debe mantener el control del tráfico a través del estrecho hasta que termine la guerra, exigiendo que los buques coordinen sus cruces con Irán y atacando a aquellos que utilizan lo que considera la ruta omaní “no autorizada”. Al menos siete buques han sido alcanzados por Irán desde que Estados Unidos reanudó sus ataques nocturnos contra el país el 8 de julio.

Irán ha atacado principalmente a petroleros, utilizando drones de ataque como el Shahed-136 de bajo costo. También ha utilizado misiles de crucero y antibuque que vuelan a baja



Un portaviones norteamericano transita por el mar Árabe.

Washington intenta ofrecer protección por aire para garantizar que los buques transiten por el Golfo

altura, impactando a menudo los motores de los buques cerca de los alojamientos de la tripulación, y ha desplegado decenas de pequeñas embarcaciones de alta velocidad. Según la plataforma de datos marítimos Windward, el 19 de julio había 85 de estas embarcaciones en el estrecho, la cifra más alta registrada hasta la fecha.

Ofensiva iraní

La ofensiva de Teherán parece haber logrado su objetivo de proyectar poder sobre el estrecho. De los 14 tránsitos por el estrecho el domingo, según Windward, los únicos dos que no pasaron por la costa iraní fueron los dos petroleros de Dynacom que fueron alcanzados. En la semana que finalizó el 19 de julio, transitaron aproximadamente 30 petroleros por el estrecho, una cifra inferior a los más de 90 de la semana anterior, según la agencia marítima Braemar. De estos 30 petroleros, casi la mitad eran buques iraníes vinculados al comercio de petróleo sancionado.

“El impacto en los buques de Dynacom cambió las reglas del juego, e incluso los armadores dispues-

tos a asumir riesgos necesitarán algo más que titulares sobre la paz para volver a operar”, afirmó Amrita Sen, fundadora de la consultora Energy Aspects.

Los países del Golfo, que durante el conflicto han sido más audaces al enviar buques a través del estrecho, también tienen motivos para replantearse, añadió Helima Croft, directora global de estrategia de materias primas de RBC Capital Markets.

La interrupción en el estrecho se produce después de que los rebeldes hutíes, respaldados por Irán en Yemen, anunciaran que bloquearían los barcos que navegan hacia o desde puertos saudíes, interrumpiendo de hecho el flujo de petróleo desde el puerto de Yanbu, en el Mar Rojo, la única terminal petrolera importante del reino fuera del Golfo. Al menos ocho petroleros se desviaron del corredor del mar Rojo el martes y el miércoles, en respuesta a la amenaza hutí, aunque varias decenas sí cruzaron.

Los hutíes anunciaron el miércoles que habían llevado a cabo una operación militar contra dos petroleros saudíes en el mar Rojo, utilizando misiles balísticos y de crucero, así como drones. Desde que se rompió el alto el fuego, los ataques aéreos estadounidenses han tenido como objetivo puestos militares y de vigilancia iraníes en la costa sur del país, e incluso

puentes y otras infraestructuras en la región.

Sin embargo, según el exalmirante de la Armada estadounidense Mark Montgomery, para que funcione, esta estrategia tendría que llevar a cabo hasta 150 a 200 ataques por noche durante semanas para debilitar la capacidad de Irán para lanzar drones y misiles.

También afirmó que la capacidad de Estados Unidos para reducir la amenaza de misiles probablemente dependería de su éxito en la destrucción del número limitado de lanzadores móviles utilizados para dispararlos. Explicó que aumentar la distancia desde la que se disparan los drones iraníes facilitaría su interceptación por parte de los cazas estadounidenses que patrullan la zona. Según informes, Estados Unidos está enviando más aviones F-16 y F-35 a Oriente Próximo para ofrecer protección aérea. Sin embargo, Irán es capaz de vigilar las embarcaciones que intentan cruzar el estrecho incluso con equipos relativamente sencillos, como pequeños radares marítimos instalados en barcos pesqueros.

Además, ha logrado ocultar sus drones y misiles en posiciones secretas, ya sea en las islas o en zonas costeras. Montgomery por su parte indicó que si EEUU lograra debilitar las capacidades iraníes hasta el punto de que los buques mercantes recuperaran la confianza, sería posible realizar algún tipo de operación de convoy naval para escoltarlos. Pero, como señaló un asesor marítimo, “Irán solo necesita atacar un petrolero para disuadir a todos”.

Los ejecutivos del sector naviero temen que Trump intente proclamar la victoria, que EEUU retire sus tropas y que los buques se vean obligados a pagar tasas por el tránsito, un sistema impuesto por Irán y Omán. Teherán ha declarado que en el futuro cobrará a los buques “tasas de servicio” por el tránsito en la zona. “Lo más importante es dónde estaremos dentro de un año si los estadounidenses se han retirado o han reducido su capacidad en la región”, dijo un ejecutivo de la industria de los buques cisterna. “Parece que nos dirigimos hacia un camino donde habrá que pagar una tarifa de alguna manera”.

Steve Williams, CEO de la empresa de logística Nippon Express UK, añadió que “la forma más rápida de lograr el tránsito con garantías, [aparte de] un alto el fuego... es desplegar una fuerza global en la región que proteja a los buques que salen”. En su opinión, “la única otra opción es llegar a un acuerdo con Irán, lo que significa que los estadounidenses tendrán que perder prestigio”.