25-01-2013
Golfo Pérsico

Lo que está en juego en el estrecho de Ormuz

René Naba
www.renenaba
Traducido para Rebelión por Caty R.

La correcta utilización de los principios universales

El golfo Pérsico, posible punto de impacto derivado del enfrentamiento entre Irán e Israel constituye, según la opinión unánime de los expertos, la yugular del sistema energético mundial. Y la proyectada intervención occidental en caso de cierre de la navegación en el canal está justificada por el principio universal de la libertad de navegación.

Sin embargo hay que señalar que los grandes principios universales raramente proceden de consideraciones altruistas y que en primer lugar responden a imperativos materiales.

Es el caso del principio de la libertad de navegación blandido por la Inglaterra de los siglos XVII y XVIII para asegurarse la supremacía marítima y en consecuencia su hegemonía comercial en todo el mundo. También ha sido así en el caso del principio de la libertad de comercio y el libre intercambio decretado por los países occidentales en los siglos XIX y XX para obligar a China a recibir mercancías occidentales en su mercado interior en nombre de la «política de puertas abiertas». Lo mismo en el caso del «principio de la libertad de información», firmemente defendido por Estados Unidos inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial para hacerse con la supremacía ideológica en los cuatro ámbitos que configuran el poder: político, militar, económico y cultural.

El principio de la libertad de navegación en los océanos del nuevo mundo del siglo XXI

Las demostraciones de fuerza en torno al estrecho de Ormuz entre los estadounidenses y los iraníes en 2012 -entre ellas las grandes maniobras navales de la OTAN del 16 al 27 de septiembre, las maniobras ICNMEX, con la participación de 20 países y unos 40 barcos para limpiar el canal- revelan retrospectivamente la utilidad del papel prescriptor de los occidentales para sus propios intereses.

La intervención contra Egipto en Suez en 1956 para castigar a Nasser por nacionalizar el Canal, vía de paso entre el Mediterráneo y el mar Rojo, es un ejemplo. El presidente egipcio, que pretendía financiar el desarrollo de su economía nacional por medio de la única fuente de riqueza de su país, los derechos de paso por el Canal, chocó con la violenta oposición de la empresa franco-británica de Suez, lo que llevó a una intervención armada conjunta de Israel y las dos antiguas potencias coloniales de la época, Francia y Gran Bretaña, patrocinadoras de la empresa.

La empresa de Suez estaba constituida por una agrupación de una veintena de accionistas que se quedaba con el 90% de los ingresos del tráfico del Canal mientras la población egipcia, 30 millones de habitantes, se tenía que conformar con el 10%. Nasser pretendió justamente invertir el porcentaje de las ganancias y desencadenó la ira de los dos patrocinadores de la empresa... en nombre del principio de la libertad de navegación.

Un principio en apariencia trivial pero que encierra grandes retos geoestratégicos resumidos hace ya dos siglos por el contraalmirante Alfred Thayus Mahan (1840-1914): «Quien consiga la supremacía marítima en el océano Índico será un actor principal en el escenario internacional», sostenía este geoestratega de la Marina de Estados Unidos.

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), Estados Unidos ha procedido a su despliegue geoestratégico según la configuración del mapa del almirante Harrison, concebido en 1942 con el fin de abarcar todo el mundo euroasiático. En aplicación de la «teoría de los anillos marítimos», se articula su presencia sobre un eje que reposa en tres bisagras, el estrecho de Bering, el golfo Pérsico y el estrecho de Gibraltar, con el fin de provocar una marginación total de África, una marginación relativa de Europa y confinar en un cordón de seguridad un «perímetro insalubre» constituido por Moscú, Pekín e Islamabad que alberga a la mitad de la humanidad, 3.500 millones de personas, además de la mayor densidad de miseria humana y la mayor concentración de droga del mundo.

La previsible superpoblación de la tierra, cuya población prácticamente se duplicará en un siglo pasando de 6.000 millones de seres humanos en el año 2000 a 11.000 millones en el año 2100, es decir, más que en toda la historia de la humanidad, va a convertir la búsqueda de nuevos espacios, un nuevo desafío de la competición mundial, en el reto de la supervivencia de la especia humana.

En este sentido, la conquista del espacio es una ilustración espectacular. El mar es más familiar para el hombre que el espacio, más íntimamente vinculado a la historia de la humanidad. La conquista de los espacios marítimos, aunque menos llamativa, no es menos metódica. Omnipresentes en la esfera terrestre, los océanos representan el 70% de la superficie del planeta, con una mención especial al Pacífico que ocupa, él solo, el 50% de la superficie oceánica mundial.

Desde la antigüedad más lejana, el mar constituye un espacio de unión y acercamiento entre los pueblos, ha servido de escenario a famosas batallas navales (Trafalgar, Sawari) y sobre todo es apreciado por los estrategas como lugar ideal de proyección de las fuerzas a distancia.

El desarrollo de la prospección petrolera en alta mar, el cableado submarino y la sobreexplotación de la pesca han convertido los océanos en un gigantesco yacimiento de recursos naturales y animales. El 50% de la población mundial vive en una estrecha franja costera de 50 kilómetros a lo largo de las costas y el 75% del comercio mundial en peso y el 66% en valor está garantizado por el transporte marítimo, más de 10.000 millones de toneladas anuales. La explotación de los recursos marítimos se ha cuadruplicado en 40 años, pasando de 20 millones de toneladas en 1950 a 80 millones en 1990. La FAO, por su parte, estima en 40 millones el número de personas de todo el mundo que viven de la economía de la pesca; la red pesquera emplea, ella sola, a 12 millones de personas entre pescadores, técnicos, fabricantes y comerciantes.

El estrecho de Ormuz

El golfo Pérsico, uno de los principales abastecedores del sistema energético mundial, sirve al mismo tiempo de gigantesca base militar flotante del ejército de Estados Unidos, que se sirve profusamente, a domicilio, a precios que desafían cualquier competencia gracias a sus protegidas pretromonarquías. Todas ellas, en diversos grados, pagan su tributo concediendo facilidades a su protector. Así, la zona está cubierta de una red de bases aeronavales anglosajonas y francesas, la más densa del mundo.

Canal de mil kilómetros de largo y cuya anchura se aproxima a los 50 kilómetros en su parte más estrecha, el Golfo es una zona de unión entre el mundo árabe y el mundo persa, entre el sunismo y el chiísmo, las dos grandes ramas del Islam. Bordea Irán, que se considera la punta de lanza de la Revolución Islámica; Irak, que durante mucho tiempo se presentó como la vanguardia del flanco oriental del mundo árabe, y seis monarquías petroleras de reciente construcción, poco pobladas y vulnerables, pero cuya producción de crudo es la primera del mundo. También es una zona intermedia entre Europa, de la que es el primer proveedor de petróleo, y Asia. Ambas serían las primeras afectadas por una eventual interrupción del tráfico marítimo. Finalmente el Golfo sostiene, según los estrategas occidentales, el famoso «Arco del Islam» del enfrentamiento en el Tercer Mundo que va de Afganistán a Angola pasando por el Cuerno de África.

El mayor ejército después de Vietnam se concentró durante la guerra iraquí-iraní (1979-1989). Nada menos que 70 barcos con un total de 30.000 personas pertenecientes a las flotas de guerra estadounidense, soviética, francesa y británica cruzaron las aguas del Golfo, el estrecho de Ormuz, el mar de Arabia y el norte del océano Índico. A ese ejército se añadieron las flotas dedicadas a la defensa costera de los países de la región.

Durante la extensión del conflicto iraquí-iraní, tras la decisión de Irak de decretar una «zona de exclusión marítima», 540 barcos (petroleros y cargos) fueron hundidos o dañados, es decir, casi el doble del tonelaje hundido durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), transformando el Canal en un gigantesco cementerio marino.

Un cierre total del estrecho de Ormuz, por el que transita el 90% del petróleo que se produce en el Golfo, privaría a Occidente de la cuarta parte de su abastecimiento diario de energía. 20.000 barcos utilizan esta ruta marítima todos los años para transportar un tercio del suministro energético de Europa. La flota estadounidense instaló en Manama (Baréin), el cuartel general de la V Flota, encargada del Océano Índico. Además dispone de facilidades en la isla de Massirah (sultanato de Omán), así como en la costa africana del océano Índico en Berbera (Somalia), en Mombasa (Kenia) y en la isla británica Diego García.

Señal de la importancia estratégica de la zona, el Reino Unido de la época del protectorado británico sobre el sur de Arabia convirtió el puerto de Adén, la gran ciudad del sur de Yemen, en la plaza fuerte de la presencia británica en el este de Suez para asegurar la ruta de las Indias.

Por otra parte, la militarización de las vías marítimas figura entre los objetivos de Washington en esta zona sin ley que conecta el Mediterráneo con el sudeste asiático y el extremo Oriente por el canal de Suez, el mar Rojo y el golfo de Adén. En ese perímetro altamente estratégico, Estados Unidos ha procedido al mayor despliegue militar fuera del territorio nacional en tiempos de paz.

El mundo árabe alberga tres de las principales vías de navegación transoceánicas. Pero no controla ninguna. El estrecho de Gibraltar, que garantiza la unión entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, está bajo la vigilancia de la base inglesa ubicada en el promontorio de Gibraltar, un enclave situado en territorio español. La unión del Mediterráneo con el mar Rojo está bajo control de las bases inglesas situadas en los dos extremos del canal de Suez, las bases de Dekhélia y Akrotiti (Chipre) y la base de Massirah (sultanato de Omán).

Finalmente, el paso entre el golfo Pérsico y el océano Índico está bajo el estrecho control del rosario de bases de la OTAN: el campamento franco-estadounidense de Yibuti, la base aeronaval francesa de Abu Dabi, el cuartel general del CENTCOM en Catar y la base aeronaval estadounidense de Diego García.

En virtud del principio de la libertad de navegación, todas las vías de paso transoceánicas, con excepción del estrecho de Bering, están bajo control de Occidente. Desde el estrecho de Gibraltar al del Bósforo, Dardanelos, Malaca y Ormuz.

Aunque China ha conseguido soslayar ese cuello de botella desarrollando su «estrategia del collar de perlas» con un rosario de puertos amigos a lo largo de sus vías de avituallamiento, Sri Lanka en África oriental, la zona franca de El Pireo en Europa, Tartus en Rusia y Banias en la costa siria del Mediterráneo, ese no es el caso del mundo Árabe.

Más allá de meter en vereda a esos dos países recalcitrantes a la hegemonía occidental, en el doble enfrentamiento con Siria e Irán subyace además una operación para soslayar el estrecho de Ormuz, sustituyendo la vía marítima por una vía terrestre de transporte de los hidrocarburos del Golfo a Europa a través de los puertos mediterráneos de Turquía por medio del proyecto TAP, el oleoducto «transanatolio» encargado de encaminar hacia Europa la producción de crudo de las petromonarquías e Irak.

El desarrollo de la capacidad del oleoducto de la antigua IPC (Compañía Petrolera de Irak) de los campos petroleros de Irak a la terminal siria de Banias figura también en los proyectos de las petroleras, en caso de caída del régimen sirio, reduciendo así la enorme dependencia de Europa occidental de los hidrocarburos de Argelia y Siria, dos países fuera de la esfera de la Alianza Atlántica. Un imperativo desde el punto de vista de la evolución del tráfico marítimo mundial: de los 20 principales puertos porta-contenedores del mundo, 13 se encuentran en Asia, el continente que en el año 2020 asegurará más de la mitad de la producción mundial.

En la perspectiva de un enfrentamiento, Estados Unidos ha ultimado un nuevo sistema de radar en Catar, complementario de los que ya se instalaron en Israel y Turquía, para formar un amplio arco regional de defensa antimisiles.

62 años después de su independencia los países árabes permanecen bajo control. Con la excusa del principio de la libertad de navegación se alimenta una tutela drástica sobre el mundo árabe y sus yacimientos petroleros.

Se trata tanto de la navegación como del derecho de autodeterminación, que curiosamente confiere la independencia a Kosovo y a Sudán del Sur pero no a Palestina o al Sahara Occidental, reduciendo ese principio a una variable de ajuste coyuntural.

Arabian Sea (Bahr al Arab) y Almirante (Amir Al Bahr)

Sin embargo el océano árabe es una realidad reconocida por los geoestrategas occidentales pero paradójicamente ignorada por los árabes, o al menos enterrada en su subconsciente.

Todos los países árabes sin excepción tienen una costa, incluso Irak en el Golfo Pérsico, y a veces incluso dos: Marruecos se abre al Atlántico y al Mediterráneo; Egipto al Mediterráneo y al mar Rojo; Arabia al mar Rojo y al golfo Pérsico. Y también Palestina, con Gaza entre el Mediterráneo y el mar Muerto.

Baréin significa «dos mares», Argelia «las islas», la Península Arábiga (Al Jazira Al Arabya) literalmente «la isla de Arabia», y Gibraltar (Jabal Tareq) saca su nombre de su conquistador Tareq Ben Zyad, mientras al mismo tiempo, aunque no inventaron la brújula y el timón como los fenicios, los ancestros de los libaneses fueron sus propagadores.

En el inconsciente occidental el árabe es sinónimo de beduino, nunca de marino, una realidad interiorizada por los propios árabes, señal inequívoca de su alineación mental. Sin duda para hacer que se olvide la antigua denominación colonial de la zona petromonárquica, la «Costa de los piratas», pacificada por los ingleses bajo el nombre de «Trucial Coast» (la Costa de la Tregua). Una estratagema inglesa que consistió en fijar y legitimar en el territorio a los piratas árabes a cambio del acceso occidental a sus yacimientos petroleros.

Las hazañas de los navegantes árabes que dieron fama a los innegables precursores de la cartografía son ignoradas por la propia opinión árabe. Olvidado Simbad el marino; olvidada la escuadra de los 100 navíos de Saladino contra los piratas genoveses; olvidado Ahmed Ibn Majid, el guía de Vasco de Gama.

Y sin justificar en absoluto sus actividades, sino a guisa de ilustración, los piratas del Cuerno de África frente a un armada internacional de más de 40 barcos de guerra demuestran diariamente que son los auténticos «Príncipes de los mares» (Amir al-Bahr) de donde procede el término «almirante».

Zona estratégica por la que transita lo más importante del comercio mundial, de Gibraltar (Jabal Tarek) a Suez, Bab el Mandeb y Ormuz, cuyo cierre hundiría la economía occidental en una crisis sistémica, el océano árabe ha estado totalmente colonizado en la era del petróleo, lo mismo que sus referencias memoriales. Bab El Bahr en Túnez fue rebautizado por los franceses «Puerta de Francia» y el mar de los Árabes como «Mar de Omán», mientras los franceses acudían a la terminología árabe en su ordenamiento militar: Almirante (Alir al Bahr), Capitán (Kobtane).

Solo Gamel Abder Nasser utilizó esa arma disuasoria (1956), lo mismo que el rey Faisal de Arabia el arma del petróleo (1973). Pero nunca tuvo lugar ninguna maniobra conjunta de las fuerzas navales árabes fuera del control de una potencia extranjera. Y las marinas nacionales se dedican principalmente a la misión de guardacostas.

En la guerra de 2006 Líbano demostró una formidable capacidad naval defensiva al neutralizar la fragata Hanit, barco de mando de la flota israelí. En el campo de la resistencia árabe, ese acontecimiento se celebra como una victoria naval equivalente a la de «Sawari» de los egipcios sobre la flota bizantina en el año 655. Sin embargo en otras partes se desprecia en tanto que fue una hazaña naval de una formación paramilitar chií, mientras que Sawari sólo recuerda un contrato de armamento franco-saudí que implicaba grandes comisiones.

Un tercio de la producción de armas de Estados Unidos, del Reino Unido y de Francia, tres miembros del Consejo de Seguridad, protege los recorridos del petróleo árabe y la impunidad del Estado hebreo mientras, paradójicamente, Israel se obstina en querer lanzar sus 200 bombas nucleares para prevenir la fabricación de una sola, la bomba iraní, en estado virtual.

Así los israelíes preparan metódicamente el bombardeo de Irán, que dista 1.700 kilómetros, con el pretexto de un improbable ataque nuclear del que sin embargo están protegidos por un escudo humano de cuatro millones de rehenes palestinos.

A la vista de ese desencadenamiento, el Golfo debería ser escenario de una guerra mediática y psicológica. En complemento de la cadena catarí Al-Yazira, en 2012 se programó el lanzamiento de tres nuevos y ambiciosos vectores: «Sky Arabia», en Abu Dabi, con la colaboración de la cadena británica Sky GB, del magnate australiano Ruppert Murdochh; «Al Araba» del príncipe Walid Ben Talal, desde Manama, en colaboración con la firma Bloomberg; así como la cadena «Al Mayadine» de Ghassan Ben Jeddo, el antiguo de Al-Yazira.

Todas las cadenas petromonárquicas, sin excepción, están adosadas a bases occidentales: Al-Yazira, de Catar, al CENTON, el comando central estadounidense; Sky Arabia, de Abu Dabi, a la base aeronaval francesa; Al-Arab, del príncipe saudí Walis, a la base naval de Manama, cuartel general de la V Flota Estadounidense del Océano Índico... Una singularidad de las petromonarquías, quizá la «marca» de su independencia.

Fuente original:
http://www.renenaba.com/golfe-arabo-persique-les-enjeux-sous-jacents-du-detroit-d-ormuz/