

# Influencia de las Comunicaciones Marítimas en los intereses de las potencias mundiales en Medio Oriente

Por: Teniente Coronel (Ejército de Chile) Miguel Krassnoff Bassa <sup>1</sup>

*“El Océano Índico será la llave de los siete mares en el siglo XXI; el destino del mundo se decidirá en esas aguas”.*

**Almirante Alfred Thayer Mahan**

15

El conocimiento de los intereses de las potencias mundiales en el Medio Oriente, ayudará a comprender los ejes y lineamientos generales que mueven el nuevo orden mundial que se viene experimentando desde 1989, como consecuencia de la caída del muro de Berlín y desde 1991 con la Guerra del Golfo Pérsico. Además, coadyuvará a vislumbrar la forma en que este escenario geográfico llevará a las potencias mundiales a sumergirse en un ambiente tan hostil, heterogéneo y diametralmente opuesto al de las realidades de los países occidentales y orientales que hoy ostentan el título de “Potencia Mundial”.

Sumado a lo expuesto y una vez aquilatados los aspectos antes mencionados, se verá cómo influyen las comunicaciones marítimas en conseguir y mantener los objetivos e intereses nacionales de estas potencias mundiales en el Medio Oriente. Esto permitirá entender cómo se proyecta el poder del mar sobre los objetivos definidos en tierra.

Inicialmente, se puede expresar que desde la antigüedad los hombres han empleado las rutas marítimas como medio prioritario para la obtención de sus objetivos económicos, a través del tráfico y del comercio de mercancías a nivel internacional. Este comercio ha ido creciendo a lo largo de los siglos, debido a los avances en las técnicas de navegación y a la creciente demanda de las regiones del orbe en los más variados rubros.

---

<sup>1</sup> Teniente Coronel (Ejército de Chile) Miguel Krassnoff Bassa. Profesional en Ciencias Militares, Magíster en Ciencias Militares y Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, Docente invitado del Ejército de Chile.

En nuestra época, el fenómeno de la sociedad de consumo y la globalización económica, han encontrado en el transporte marítimo la solución idónea para la transferencia de toda clase de bienes y servicios y, especialmente, para la relación entre mercado, fabricante y productor. Todo ello se ha materializado por varias razones, pero fundamentalmente por los avances tecnológicos en el sector del transporte marítimo, que lo han convertido, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Transporte, UNCTAD, en “el medio más rentable, seguro y eficaz para el traslado de productos”.

En la actualidad, según datos de la (UNCTAD,12, p.14) más del 80 por ciento del comercio mundial se transporta por mar. Traducido a cifras reales, el 2014, el volumen del comercio internacional marítimo alcanzó 9.841 millones de toneladas de carga (Figura 1), un 7,9 por ciento de aumento respecto al año 2012. De hecho, durante las últimas tres décadas, la tasa anual media de crecimiento mundial del comercio internacional marítimo, se estima en un 3,1%.

**Figura 1. Comercio Marítimo en Millones de Toneladas de Carga<sup>2</sup>.**

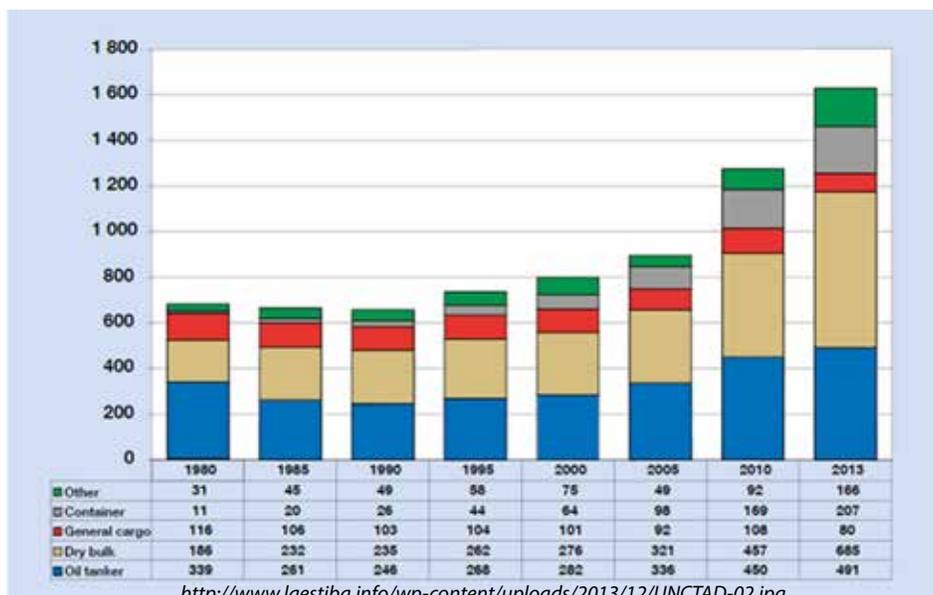


En tanto, según datos de las Naciones Unidas, del 2012, la flota mundial creció en un 37 por ciento llegando a 1.500 millones de toneladas de peso muerto (TPM), las descargas mundiales de contenedores en los puertos aumentaron un porcentaje estimado del 5,9 por ciento, hasta representar 572, 8 millones de unidades equivalentes de 20 pies (UNCTAD). No se puede olvidar que el 2010, el tonelaje de los petroleros aumentó en un 2,5 por ciento, y el de los buques

2 Fuente: UNCTAD, Review of Maritime Transport, varios números. Para 2006-2014, el desglose por tipo de carga se basa en Clarksons Research, Shipping Review and Outlook, varios números.

graneleros en un 0,7 por ciento. Por primera vez, el tonelaje total de los buques que transportan carga seca a granel superó el de los petroleros. Juntos, estos dos tipos de buques representan el 72,19 por ciento del tonelaje total de la flota mercante del año 2013 (Figura 2).

**Figura 2. Flota Marítima Mundial hasta el 2013<sup>3</sup>.**



Por lo tanto se puede afirmar, inicialmente, que la importancia estratégica del comercio marítimo se refleja en los datos del sector del transporte, principalmente en lo que se refiere a los buques mercantes y toneladas de peso muerto de los mismos o capacidad de carga de estos.

Por eso, la importancia del tráfico marítimo para el intercambio mundial de productos, en general, adquiere un valor trascendental, particularmente en el caso del petróleo y productos derivados del mismo, por el rol estratégico que desempeña en la economía global y sobre todo por la dependencia energética de estos. De hecho, el petróleo es la materia prima más transportada del mundo.

No hay duda que esta realidad está determinada por la concentración de esta materia prima en zonas muy específicas del mundo, desde donde se debe transportar hacia los países demandantes. Es sabido que las grandes rutas del tráfico de petróleo son las que proceden del Medio Oriente, África Occidental,

<sup>3</sup> UNCTAD, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo: Revista del Transporte Marítimo 2009. New York y Ginebra 2009. p. 16.

norte de África y Caribe hacia Europa, Japón y Norteamérica. En este listado se está haciendo notar fuertemente China, que por su crecimiento económico, está incrementando de forma exponencial su demanda externa de petróleo (Figura 3).

**Figura 3. Transporte marítimo de petróleo y principales zonas de confluencia<sup>4</sup>.**



<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/appl5en/img/Oilmovements.png>

Por ende, la importancia del transporte marítimo de petróleo se puede determinar analizando las grandes cifras que se desprenden de este comercio, como muestra la figura anterior.

En proporción, según la UNCTAD, Europa es la mayor receptora de productos petrolíferos acumulando un 27 por ciento del total del comercio mundial, frente al 25 por ciento de Estados Unidos. La mayor parte de este tráfico se efectúa frente a las costas Atlánticas y del Mar del Norte, que son las zonas más vulnerables a cualquier tipo de siniestro derivado de este comercio. Según la UE, todos los años navegan en las costas comunitarias de 1.500 a 2.000 petroleros.

Por otro lado, el Medio Oriente sigue siendo el centro de atención en relación con el petróleo (Figura 3), especialmente, cuando se habla de reservas. La magnitud de los yacimientos de Arabia Saudita e Irak hace que los rubros de este recurso existentes en el resto del mundo parezcan pequeños.

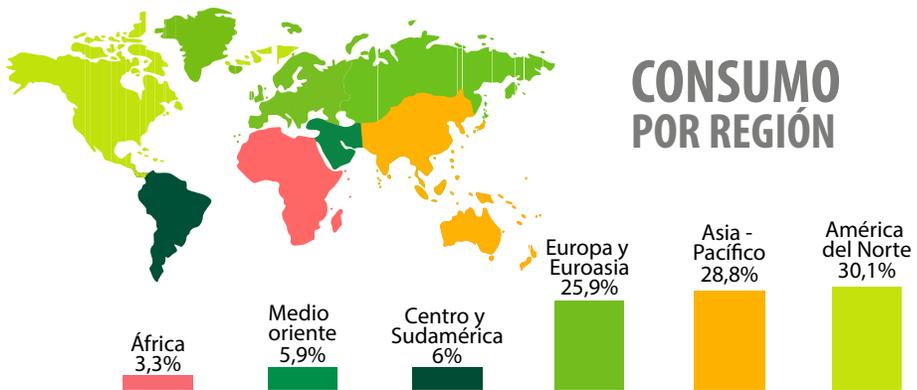
Por lo tanto, no sorprende que el Medio Oriente sea el mayor productor de petróleo, pues provee cerca de un tercio del consumo mundial. Pero Europa y Eurasia, especialmente Rusia y el Reino Unido, y Estados Unidos son también

<sup>4</sup> Adapted from The International Tankers Owners Pollution Federation Limited & Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints.

grandes productores. La diferencia es que casi toda la producción de Medio Oriente es para exportación, mientras que Estados Unidos no llega a cubrir su consumo doméstico.

Ahora bien, América del Norte es la región que más petróleo consume, a pesar de que es una de las que tiene menos reservas confirmadas. Obviamente, esto indica que depende en gran medida de la importación de hidrocarburos. También, la zona Asia-Pacífico es una gran consumidora de crudo (Figura 4), siendo la que posee menos yacimientos. A ambas regiones se les atribuye casi el 90 por ciento del incremento del consumo de petróleo en los últimos 10 años.

**Figura 4. Consumo de Petróleo por Región<sup>5</sup>.**



En otro orden de ideas, el consumo per cápita de gasolina en Estados Unidos es el mayor del mundo. Es un gran productor, pero no cubre toda su demanda. En cambio, en los países productores del Medio Oriente el petróleo y sus derivados son baratos y no hay, comparativamente, demasiado consumo.

Por consiguiente y de acuerdo con los antecedentes expuestos, se puede expresar que los mayores flujos comerciales de petróleo van desde el Medio Oriente hacia Europa, Asia-Pacífico y Estados Unidos, y desde Rusia hacia Europa Occidental y el 95 por ciento de estos flujos se hacen por vía marítima<sup>6</sup>.

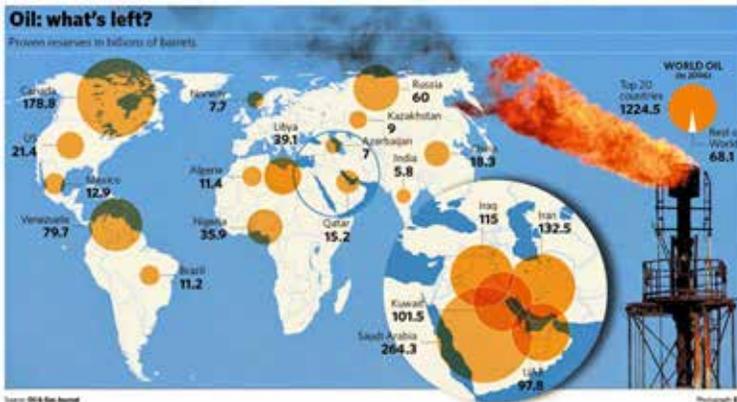
Sin mayores riesgos de caer en equívocos, se puede afirmar que la clave del desarrollo mundial en las próximas dos décadas seguirá siendo la energía a base de hidrocarburos, teniendo en consideración que en la región del Golfo Pérsico se concentra cerca del 66%<sup>7</sup> de las reservas probadas de petróleo del globo, lo que significa alrededor de 715 billones de barriles de petróleo (Figura 5).

<sup>5</sup> BBCMUNDO.com

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>7</sup> [http://www.bbc.co.uk/spanish/specials/1421\\_petroleo/index.shtml](http://www.bbc.co.uk/spanish/specials/1421_petroleo/index.shtml)

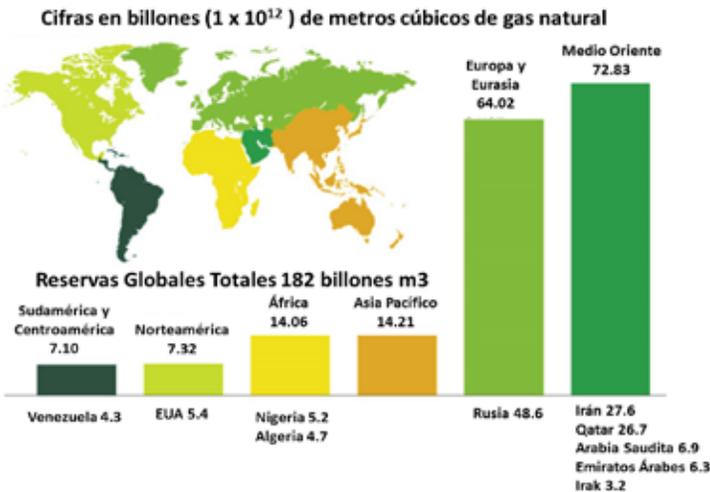
**Figura 5. Reservas probadas de petróleo en billones de barriles<sup>8</sup>.**



<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/appl5en/img/Oilmovements.png>

Además, dicha área geográfica posee la mayor cantidad de reservas de metros cúbicos de gas natural (Figura 6), aspecto que, sin lugar a dudas, hace que esta región sea el centro neurálgico de la concentración de los principales yacimientos de energéticos del mundo y, por consiguiente, la más importante en términos geopolíticos y geoeconómicos del planeta.

**Figura 6. Reservas de Gas en el Mundo<sup>9</sup>.**



<https://jfolmos.files.wordpress.com/2015/03/reservas-globales-de-gas-natural.png>

Dado que las mayores reservas mundiales de petróleo y de gas están en el Medio Oriente<sup>10</sup>, sumando una posible inclinación de sus productores por alguna de las partes interesadas en el área y agregando los incesantes conflictos sociales, ideológicos y políticos que ha vivido esta región desde mediados del

<sup>8</sup> BBCMundo.com

<sup>9</sup> Ibíd.

<sup>10</sup> [http://www.bbc.co.uk/spanish/specials/1421\\_petroleo/index.shtml](http://www.bbc.co.uk/spanish/specials/1421_petroleo/index.shtml).

siglo XX, hacen más vitalmente estratégica la exportación del gas natural del Asia Central y petróleo de Rusia (Figura 7), hacia las dos grandes penínsulas de Eurasia.

**Figura 7. Cuencas de gas y petróleo ruso.**



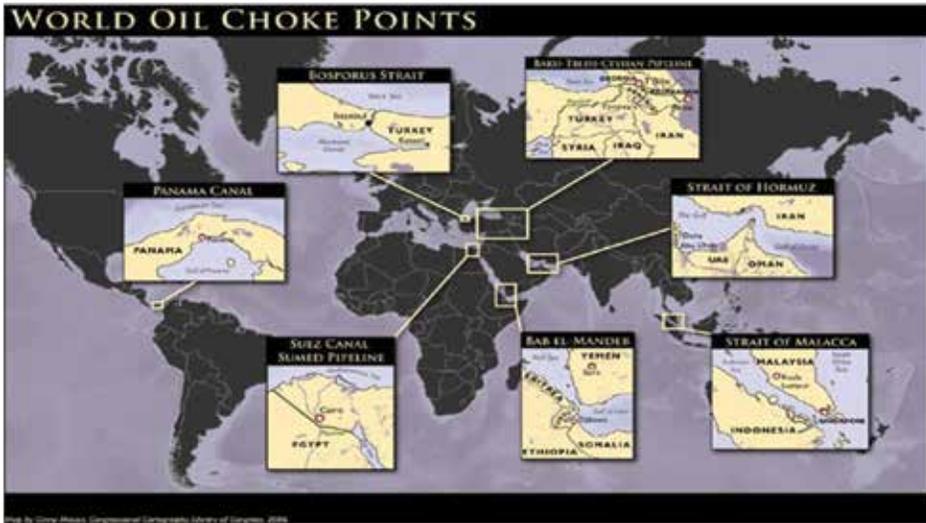
[https://oilgas-info.jogmec.go.jp/pdf/0/659/200603\\_037a.pdf](https://oilgas-info.jogmec.go.jp/pdf/0/659/200603_037a.pdf)

Por lo anterior se estima que, en un futuro no muy lejano, el control del abastecimiento regular de estos hidrocarburos asiáticos, así como el de los países que atravesarán sus ductos y sus mares circundantes, serán la llave estratégica del dominio de la Isla Mundial y por consiguiente, para quien la controle, el tan ansiado título de “hegemonía mundial”.

Por consiguiente, las tendencias de la evolución del comercio mundial de petróleo y de la propia materia prima - con sus oscilaciones de producción, alto impacto medioambiental y naturaleza no renovable - harán que el transporte marítimo de petróleo, siga ostentando una condición de importancia estratégica y a su vez, estará sometido a condicionantes económicas más severas que el resto de los productos. Esta realidad hará que, de alguna forma, lo anterior sea más vulnerable y requiera de una atención particularmente específica por parte de la respectiva normativa legal y de seguridad.

Así mismo, ante el creciente número de incidentes de piratería y robo a mano armada de que están siendo objeto las embarcaciones, particularmente frente a las costas de Somalia, en el Golfo de Adén y en el estrecho de Málaga, los organismos internacionales, como la Organización Marítima Internacional, OMI, y las Naciones Unidas, ONU, se verán obligados en un corto plazo, a estudiar las formas de dar una respuesta legal y consensuada adecuada a este problema y a otras amenazas emergentes que afectarán la llegada a puerto de los distintos productos que son necesarios para el normal desarrollo del comercio internacional (Figura 8).

**Figura 8. Zonas de confluencia en el mundo que coinciden con las principales rutas del tráfico marítimo.**



<http://web.enerjiuzmanlari.org.tr>

Siguiendo con lo anterior, existen imperiosas necesidades y decisiones estratégicas que estos desafíos globales le imponen al Sector Defensa de los estados, por lo cual es imprescindible poder analizar y comprender en toda su dimensión los conflictos generados por esta dinámica internacional de manera realista y pragmática. Justamente, la dotación de recursos naturales y la superficie apta para la actividad productiva son, sin dudas, factores estructurales básicos para la supervivencia de una nación y, tal como afirma Paul Kennedy, “el simple hecho del lugar en que un pueblo se encuentra situado en este planeta y de lo abundantes que sean sus recursos humanos y tecnológicos, afecta en gran medida sus perspectivas a la hora de enfrentarse a las inminentes transformaciones globales” (Kennedy, 1993, p. 27).

Por lo tanto, en un contexto mundial en el que la globalización de índole financiera, tecnológica e informativa impone costos intolerables en términos de capacidades soberanas de un Estado, la posesión de reservas energéticas; fundamentalmente el petróleo, sus derivados y el gas natural, siguen constituyendo un factor estratégico de poder que, de ninguna manera, deberían obviarse a la hora de planificar opciones estratégicas de desarrollo para un país o en su efecto, para controlar el posible crecimiento de países que puedan convertirse en potenciales competidores en áreas comerciales y militares dentro del ámbito internacional, considerando que la actual situación geopolítica y geoeconómica del mundo, se caracteriza por una gigantesca pugna por la hegemonía mundial entre los Estados Unidos, Europa y el Asia Oriental.

Indudablemente, el impacto del megagolpe terrorista del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, conmovió profundamente al mundo por su espectacularidad mediática y por haber sufrido un atentado la principal potencia militar y económica actual en su corazón político, financiero y militar. El impacto político y psicológico durará mucho tiempo, generando una sensación de inseguridad y vulnerabilidad en toda la sociedad mundial. No hay santuarios ni distancias frente a esta verdadera globalización de las luchas económicas, culturales y terroristas. Esto obliga, necesariamente, a repensar las problemáticas mundiales, poniendo el énfasis no sólo en la seguridad (Figura 9), sino también en los motivos de tantos agravios percibidos por pueblos, culturas y choques de intereses vitales de distintas naciones (Koutoudjian, 2007, p. 3).

**Figura 9. Bases Militares Estadounidenses en Medio Oriente.**



<http://imgur.com/ApoOGOc>

Por otro lado, las diferencias actuales entre Estados Unidos, China y Rusia, pueden demostrar ser menos significativas en un futuro inmediato, si el deterioro del Medio Oriente impone un sentido de responsabilidad colectiva en los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU<sup>11</sup>.

Una cosa es que Rusia y China exploten las crecientes dificultades que Estados Unidos sufre desde Gaza a Kabul, otra muy diferente es que la situación empeore hasta un punto de desestabilización general en la región.

<sup>11</sup> Estados Unidos, Francia, Reino Unido, República Popular China y Rusia.

De hecho, los crecientes problemas en el Medio Oriente pueden dar un sentido de los límites a Rusia y China, al obligarlas a calcular no en términos de su “valor de reto global” frente a Occidente, sino en términos de su capacidad de hacer una contribución positiva y estabilizadora al orden mundial.

En el Medio Oriente Rusia está haciendo todo lo que es capaz para recuperar algunos de los bastiones que tenía en el pasado, con el fin de evitar que Estados Unidos sea el único actor global con presencia en la región (Figura 10). Por lo que se cree que Rusia debería buscar una asociación estratégica con Estados Unidos, y este debe entender que cuando está excluida y se convierte en un paria, Rusia puede ser un importante saboteador global. Dejada de lado por Estados Unidos desde el fin de la Guerra Fría, Rusia necesita integrarse a un nuevo orden mundial que respete sus intereses como potencia que resurge y no liderar una estrategia de confrontación antioccidental (Shlomo, 2008, p. 35).

**Figura 10. Presencia de Rusia en Medio Oriente.**



[http://images.slideplayer.cz/10/2738570/slides/slide\\_38.jpg](http://images.slideplayer.cz/10/2738570/slides/slide_38.jpg)

Respecto a la Unión Europea, Gran Bretaña está más que comprometida en Irak y Afganistán y Alemania sigue reticente a intervenir en un conflicto que involucra tan directamente a Israel. Y Francia se encuentra abocada a apoyar firmemente la guerra contra el autoproclamado Estado Islámico. Por ende, para la Unión Europea la lección es clara: si desea tener peso diplomático, esta debe ser capaz de al menos dar la impresión de que tiene peso en lo militar. Por esto es que la influencia de las comunicaciones marítimas en los intereses de la Unión Europea en la región, también, cobran una especial preponderancia, debido a que el mantenimiento del libre y seguro paso, tanto del tráfico

comercial como el energético, cooperaría a mantener una cierta estabilidad en la Península Arábiga y sus vecinos ribereños, al permitir el flujo normal de las exportaciones e importaciones desde Europa al Medio Oriente y viceversa. Además, es importante considerar que últimamente, a la Unión Europea se podría catalogar como una seguidora de las políticas de Estados Unidos, por lo que perfectamente lo que hoy está haciendo EE. UU. en el Medio Oriente cuenta con el beneplácito y apoyo de este conglomerado político-económico. Por lo tanto, cualquier empresa que inicie Estados Unidos puede ir en beneficio de la Unión Europea, pero a la vez lo acerca más a este, aumentando el riesgo europeo de un ataque terrorista.

Como se ha expuesto, Estados Unidos mantiene un progreso constante en sus esfuerzos para controlar el mar en todo el escenario global (Figura 11), centrándose últimamente en el control de las comunicaciones marítimas donde estas adquieren un rol cada vez más protagónico, al ser el medio más eficiente y eficaz, en el traslado de estos recursos al resto del mundo, de modo que sus intereses en esa zona no se vean amenazados por los enemigos de su país; mantener el libre y expedito flujo de hidrocarburos desde el Medio Oriente y aprovechar su posición estratégica para poder proyectar su influencia sobre Asia, específicamente en el arco de Irak a Corea, abarcando toda el Asia Central y Meridional, para posteriormente alcanzar hasta China, su principal amenaza, como Estado-Nación emergente que le podría arrebatar, en algún momento, el título de "Potencia Hegemónica Mundial".

**Figura 11. Despliegue de Flotas Navales Americanas.**



<http://www.knnasia.com/news/196/220/13482>

Rusia, por otro lado, está decidida a recuperar su relevancia mundial y apoyada en sus nuevas posibilidades económicas, repotencia su Poder Naval (Figura 12), para recuperar posiciones en el ámbito internacional y fomentar la multipolaridad, para de esta manera contrarrestar la influencia de Estados

Unidos, en el contexto global. Por ende y sin lugar a dudas, las comunicaciones marítimas para Rusia son el puente obligatorio para proyectar su influencia sobre el centro energético mundial, el Medio Oriente, y de esta forma mantener la vigilancia directa sobre sus intereses en el resto del globo.

**Figura 12. Crecimiento Capacidades Navales de Rusia<sup>12</sup>.**

## "El poderío naval de Rusia pone en peligro las capacidades operacionales de EE.UU."

Publicado: 24 oct 2015 21:51 GMT

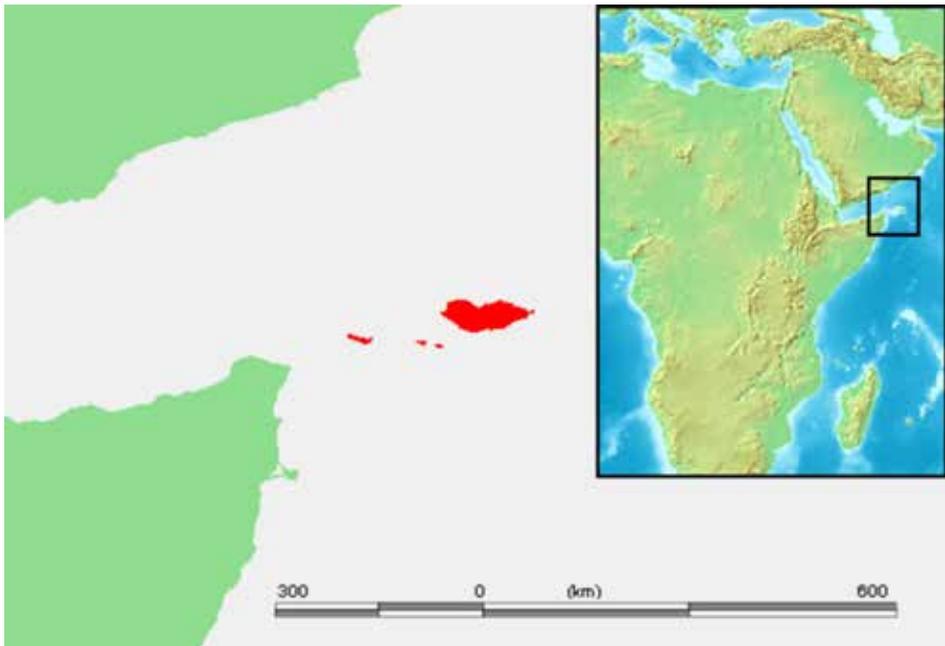
El creciente poderío naval de Rusia podría "poner en peligro" las capacidades operacionales de EE.UU. y sus aliados, por lo que es necesario cambiar la estrategia marítima de la OTAN, declaró el jefe de la Marina norteamericana John Richardson.



Ahora bien, en lo que a intereses marítimos se refiere, Rusia está centrada en mantener una presencia activa en el Océano Ártico y en aumentar el grado de actividad de su flota, mediante una presencia permanente en el Mediterráneo, para poder ejercer su influencia directa sobre sus intereses en el Medio Oriente. Además, se encuentra en conversaciones desde el 2010 con Yemen, para instalar una base naval en el archipiélago de Socotra (Figura 13), como forma de contrarrestar la presencia de la Quinta Flota de los Estados Unidos en esa importante zona de confluencia y, de paso, activar su presencia internacional para cooperar con la estabilización del área en las zonas de su particular interés y específicamente en la región del Medio Oriente.

<sup>12</sup> <https://actualidad.rt.com/actualidad/189545-eeuu-estrategia-otan-amenaza-rusa>

**Figura 13. Archipiélago de Socotra.**



<https://pic.7aga.top/files/img/pictures/0000/0531/iu5x.story.png>

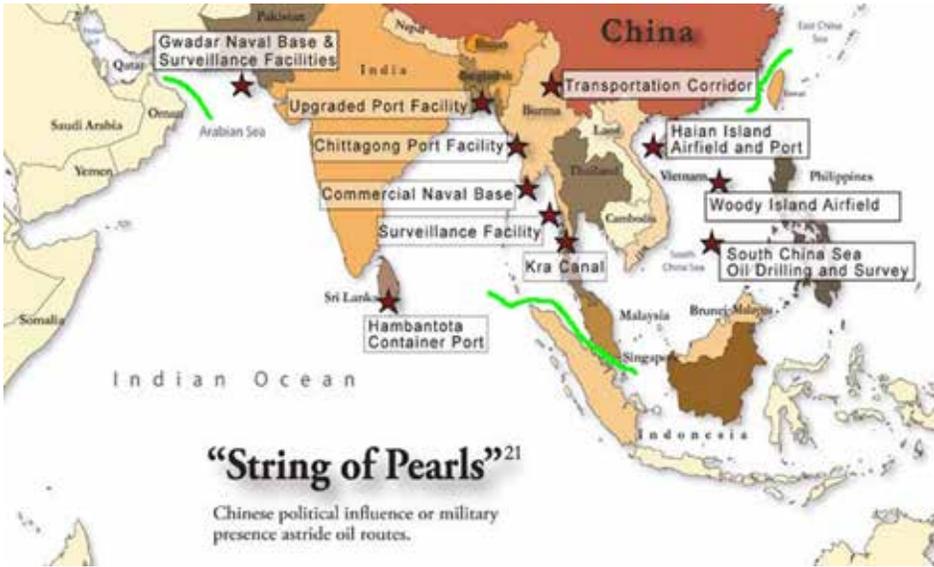
De esta manera, ejercer algún tipo de control sobre las comunicaciones marítimas que van desde y hacia el Medio Oriente, así como de sus áreas de confluencia, es una preocupación para los rusos, a fin de poder mantener intactos y favorables sus intereses en la región arábiga.

Por otro lado, China se encuentra en un período de crecimiento sin precedentes y también repotencia su Poder Naval, obteniendo capacidades oceánicas, con el fin de asegurar determinados territorios marítimos y para afirmar las rutas del petróleo que necesita para poder convertirse en el futuro en una consolidada potencia global. Por lo anterior, no ha permanecido pasiva, en calidad de mero espectador de cómo se desarrollan las actividades en este nuevo orden mundial.

Por el contrario, China está siendo muy proactiva y a modo de proteger sus intereses, en especial su tráfico marítimo y del aumento de su influencia sobre la zona del Medio Oriente -para así frenar el impulso de Estados Unidos hacia Oriente, sobre todo considerando que India podría catalogarse como nuevo aliado de los estadounidenses- ha creado una estrategia llamada “El Collar de Perlas”, que consiste en utilizar un sinnúmero de puertos para proteger sus rutas comerciales, como se muestra en la Figura 14, y de esta manera ganar influencia política y ser capaz de proyectar su poder en la región del Océano Índico, marcando una presencia militar en sus rutas de transporte de petróleo<sup>13</sup>.

13 Informe del U.S. Joint Staff, denominado “Joint Operating Environment 2008”

**Figura 14. “El Collar de Perlas Chino”<sup>14</sup>.**



<http://thekarmayogi.com/wp-content/uploads/2015/02/map1.jpg>

Según lo expuesto, se ha estimado establecer que, tomando en consideración que las causas reales que han enfrentado a los países en múltiples conflagraciones en períodos cíclicos de la historia, son del orden fundamentalmente económico y hegemónico, el crecimiento de las economías de Rusia y China y el actual estancamiento de los Estados Unidos, hacen prever en el mediano plazo el surgimiento de una situación internacional parecida a la existente en la Guerra Fría, donde las áreas críticas en lo marítimo estarán centradas en el Ártico, el Mediterráneo, en el Océano Índico y, particularmente, entorno a las áreas y rutas del petróleo, es decir, en el Medio Oriente.

## Conclusiones

De lo expuesto se puede considerar que el mapa geopolítico en el Oriente está influenciado por todas las potencias que bajo el concepto de intereses buscan relevancia e influencia en esta área geográfica, donde confluyen importantes rutas comerciales.

En este mismo sentido, se deduce que las comunicaciones marítimas son determinantes para lograr esa influencia, y las potencias buscando ampliar un rol cada vez más protagónico, desarrollando medios más eficientes y eficaces, en el traslado de estos recursos al resto del mundo; de modo que sus intereses en esa zona sean protegidos, en la llave estratégica del dominio de la Isla

14 Cargonews Asia Review. 2 de enero 2009.

Mundial y por consiguiente, para quien la controle, el tan ansiado título de mantenerse en la “hegemonía mundial” y por ende el crecimiento en medios y capacidades de las potencias en esta área geográfica.

Es de anotar que la importancia estratégica del comercio marítimo se refleja en los datos del sector del transporte, principalmente en lo que se refiere a los buques mercantes y toneladas de peso muerto de los mismos o capacidad de carga de estos.

## **Referencias Bibliográficas**

Kennedy, P. (1993). *Hacia el Siglo XXI. Un Exhaustivo Análisis de las Fuerzas y Tendencias que perfilarán el Nuevo Siglo*. Barcelona, España: Plaza y Janés.

Koutoudjian, A. (2007). *Relevancia de los recursos naturales en la política del Medio Oriente*. Escuela de Defensa Nacional - Universidad de Buenos Aires.

Shlomo, B. (2008). *¿Quién quiere una Segunda Guerra Fría?* Project Syndicate Review.

UNCTAD (2012). Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. *Revista del Transporte Marítimo 2012*. New York y Ginebra.