

PAN DE BARCOS, VENENO DE PECES, PÓLVORA DE MARES: EL PETRÓLEO

PÓLVORA DE MARES (III PARTE)

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar

*El petróleo es como un animal
salvaje: pertenece a quien lo captura.*

Paul Getty.

Si quieres petróleo, prepara la guerra



L siglo XX se vio completamente transformado por la utilización de la energía proveniente del petróleo. Materia prima que se convirtió en motor del sector industrial, y arma eficazísima para poseer el poder en el mundo. Mientras que su subsuelo pudo abastecer la energía que necesitaban las naciones industrializadas, y una vez asegurados sus puntos de apoyo en ultramar, la estrategia mundial casi no cambió; pero cuando se empezó a notar el uso del petróleo frente al carbón, el control de las fuentes exteriores se convirtió en la mayor preocupación de las grandes potencias.

Respecto a la primera nación del mundo, tenemos que su presidente, Bush, la ha definido como un país adicto al petróleo, y en 1980 Carter dijo que el acceso al petróleo del golfo Pérsico «era un interés nacional vital, y que Estados Unidos estaba dispuesto a protegerlo por cualquier medio necesario, incluso por el uso de la fuerza militar». Y, como sabemos, la guerra es el empleo de la fuerza para conseguir un fin, y los mares y los barcos, conforme a la teoría de Clausewitz, han servido en múltiples ocasiones para inclinar esa esencia de lo bélico: «La fuerza se arma con los inventos y las artes para combatir la fuerza». Siguiendo esta línea, las dos conflagraciones mundiales y las crisis de Suez son los conflictos que van a servirnos de ejemplo de cómo el



Clausewitz.

petróleo ha sido la pólvora que ha hecho estallar guerras, y el mar el principal escenario en el que se ha combatido por su control, ya que el océano es la principal ruta por la que transitan los hidrocarburos, y a su vez éstos son el combustible con el que se alimentan las máquinas de los barcos. Algunas de estas vías, como en la actualidad el estrecho de Ormuz, son especialmente fáciles de bloquear, ya que por allí transitan, a bordo de los superpetroleros, 14 millones de barriles diarios de crudo.

Los campos de batalla de la Primera Guerra Mundial resaltaron la importancia del petróleo como elemento de poder nacional cuando el motor de combustión interna desplazó

al caballo. Los acontecimientos demostraron que Churchill tuvo razón al forzar a la Armada Real a la conversión al petróleo, ya que proporcionó a la flota mayor velocidad y abastecimiento más rápido. Los alemanes dependieron del carbón, entre otras razones porque no tuvieron la capacidad de los británicos para acceder a las fuentes de suministro, lo que cambió en el transcurso de la contienda, debido a la escasez de buques para el transporte, como consecuencia de los ataques de submarinos germanos y del aumento de la demanda de combustible. La situación llegó a ponerse tan crítica que incluso se barajó la posibilidad de volver a construir barcos con máquinas de carbón. La Marina francesa también pasó por momentos muy críticos, por lo que la crisis de combustible forzó a una mayor implicación de los Estados Unidos con sus aliados europeos, creándose entre los americanos, británicos, franceses e italianos la Conferencia Interaliada del Petróleo para coordinar y controlar todos los suministros de combustible y la navegación de buques tanque, racionalizándose consumo y suministro e introduciéndose el sistema de transporte en convoyes, con lo que se solucionó el problema durante el resto de la guerra. Por el contrario, los alemanes tuvieron momentos muy críticos de escasez de suministros, ya que el bloqueo de los Aliados consiguió cortar los envíos de ultramar, quedando sólo los recibidos de Rumanía, que era el primer productor europeo si se excluía a Rusia.

Obsesión por Pearl Harbor, olvido de Oahu

El petróleo, tanto en el Pacífico como en Europa, fue decisivo para el curso y resultado de la Segunda Guerra Mundial. El embargo del suministro de combustible a Japón, por parte de los Estados Unidos, fue determinante para tensar al máximo las relaciones entre ambas naciones, y provocar el ataque japonés a Pearl Harbor, que no era el principal objetivo de los nipones, ya que, al mismo tiempo, tenían en marcha el ataque a la flota americana del Pacífico, el bombardeo y sitio de Hong-Kong, la invasión de Malasia, el bombardeo de Singapur, Filipinas, Guam, las islas Wake, y el ataque a Tailandia preparando la invasión de las Indias Orientales, cuyos campos petrolíferos sí eran su principal objetivo. Con el ataque a la base hawaiana se protegía el flanco, salvaguardando la invasión de las Indias y el resto del sureste asiático, incapacitando a la flota norteamericana y protegiendo las rutas marítimas, especialmente las del petróleo desde Sumatra y Borneo a las costas japonesas.

Aun así, Yamamoto y su Estado Mayor no llegaron a captar la importancia de las existencias almacenadas en la isla de Oahu, lo que tuvo repercusiones transcendentales, pues cada barril de carburante se había transportado desde el continente americano, y si los japoneses hubiesen destruido los depósitos en



Pearl Harbor.

TEMAS GENERALES

los que estaban almacenados, habrían podido inmovilizar todos los barcos de la flota yanqui, y no solamente los que destruyeron. «Teníamos cuatro millones y medio de barriles —declaró el almirante Nimitz— Y, si los japoneses hubiesen destruido el petróleo, la guerra se habría prolongado dos años».

En el transcurso de la conflagración, Japón pudo hacer poco por interrumpir el aumento constante de los envíos de combustible y otros suministros de los americanos, que desarrollaron una importante infraestructura de barcos, bases flotantes y depósitos: cuando Guam se convirtió en la mayor base para bombardear Japón, llegaban a diario 120.000 barriles de gasolina de aviación. Al acabar la contienda el petróleo había desaparecido prácticamente de Japón, llegando a ser tan grave que el *Yamato* —mayor acorazado del mundo— iba a ser una especie de gigantesco kamikaze, que sólo llevaba combustible para el viaje de ida, para abrirse camino entre los barcos americanos que apoyaban la invasión de Okinawa, haciendo todo el daño posible. La operación fue abortada por trescientos aviones norteamericanos que acabaron con el gigante de los mares antes de que consumase su suicidio.

Lobos en el Atlántico

Entre los objetivos estratégicos más importantes de Hitler en la invasión de la Unión Soviética se encontraban los campos petrolíferos del Cáucaso. Pero el predominio petrolero de los Estados Unidos resultó decisivo, y al final de la guerra los depósitos alemanes estaban tan vacíos como los japoneses, a pesar



de que el Atlántico representaba una larga travesía para los buques tanque. Oportunidad que, al igual que en la primera contienda mundial, aprovecharon los submarinos germanos para debilitar la capacidad militar británica y, posteriormente, de las fuerzas norteamericanas en el Norte de África y Europa, así como a la maquinaria de guerra rusa, para la que el petróleo americano fue vital. Con objeto de contrarrestar la amenaza de los sumergibles alemanes, los americanos aumentaron sus patrullas en el Atlántico, estableciendo bases en Terranova, Groenlandia, Islandia y Bermuda, a la vez que los británicos descifraron los códigos navales alemanes, lo que les permitió enviar los convoyes por rutas alternativas. Aun así, la amenaza de escasez apareció de nuevo cuando, cuatro días después de Pearl Harbor, Alemania declaró la guerra a Estados Unidos.

Al comenzar el conflicto, el tonelaje mundial de buques cisterna era de unos 10 millones de toneladas, figurando a la cabeza las potencias anglosajonas: Gran Bretaña y sus dominios tenían el 29 por 100 y Estados Unidos un 25 por 100; Noruega, sin participar directamente en los yacimientos y distribución petrolífera, había desarrollado su flota hasta llegar a un 19 por 100 y, a distancia, Holanda, que poseía ricas zonas petrolíferas en las Indias orientales, sólo controlaba un 4,47 por 100. Del otro lado, Italia tenía una cuota del 3,56 por 100, Japón un 2,22 por 100, y Alemania tan sólo un 1,59 por 100.

En conjunto, el número de petroleros hundidos en el primer trimestre de 1942 era casi cuatro veces más que el número de los construidos. Los submarinos parecían operar con gran impunidad. La Batalla de Atlántico llegó a ser aún más peligrosa en la segunda mitad de ese año, cuando la flota alemana puso en servicio mayores y mejores sumergibles, con mayor radio de acción y posibilidades de bajar a mayores profundidades; lo que se agravó al introducir las vacas lecheras, grandes submarinos que podían suministrar combustible y suministros en alta mar, con lo que las pérdidas aliadas aumentaron, perdiendo los Estados Unidos en 1942 una cuarta parte del tonelaje total de su flota petrolera. Pero a primeros de 1943 las cosas cambiaron de forma espectacular cuando se descifraron los nuevos códigos de los submarinos alemanes y se añadió a los convoyes una nueva capacidad contraofensiva, que incluía grupos de apoyo destinados a atacar a los sumergibles, con lo que en un solo mes, mayo del 43, los Aliados consiguieron hundir un 30 por 100 de la flota de los submarinos alemanes. El camino quedaba despejado para el asalto a dos frentes contra Hitler y, después de cuarenta y cinco meses, la Batalla del Atlántico daba a su fin.

Octanos en alta mar

Durante la era del carboneo, la estrategia naval dependía de la contribución eficaz de las reservas y de las facilidades de carboneo en todo el mundo, pero

TEMAS GENERALES

al ser sustituido por el petróleo se hizo posible una mayor libertad de acción. El abastecimiento de combustible, relativamente estático, pasó a ser sumamente dinámico, y el acercamiento del mismo a los buques sólo requirió petroleros adecuados. Durante la Segunda Guerra Mundial tuvo una importancia decisiva contar con un eficaz servicio de aprovisionamiento en la mar. Al comenzar la campaña del Pacífico, los americanos tuvieron que hacer frente a un gran problema: mantener los buques independientes de sus bases durante grandes periodos de tiempo, lo que fue resuelto por medio de un poderoso tren naval, en el que destacaban los petroleros.

Actualmente los suministros de todo tipo se realizan por el sistema llamado de escalones. Los buques de primer escalón se cargan en puerto con los productos precisos, siendo trasbordados en alta mar a los AOE/AOR, haciéndolo éstos a los consumidores finales. Los buques de apoyo logístico proporcionan a las flotas todo cuanto puedan precisar para combatir y seguir en combate, entre otras cosas el combustible.

Para acercarnos al problema, a título de ejemplo tenemos que una fragata dispone de unas 800 toneladas de combustible, pudiéndose estimar su consumo promedio en 60 toneladas diarias, lo que le proporciona una autonomía de unos 10 días, reservando el suficiente combustible para regresar a su base.

La Armada española ha contado con tres petroleros de flota: el *Plutón*, botado en 1931, con un desplazamiento de 5.791 toneladas; el *Teide*, botado en 1955, con 8.030, y en la actualidad el *Marqués de la Ensenada*, entregado a la Marina en 1991, cuya primera base fue el Arsenal de Las Palmas, donde permaneció hasta 2000 en que pasó a Rota.

Se calienta la Guerra Fría

En los años de la Guerra Fría, la batalla en pos del petróleo entre las compañías internacionales y los países en vías de desarrollo fue uno de los principales capítulos de la descolonización, cuyo episodio más evidente fue la crisis de Suez de 1956, que estuvo fuertemente determinada por el petróleo. Los Estados Unidos ejercieron presión contra Francia, Gran Bretaña e Israel con motivo de este conflicto, ya que el presidente Eisenhower les obligó a renunciar a la ocupación del Canal y la península del Sinaí, jugando con los suministros de petróleo del hemisferio occidental a Europa.

La crisis hizo reflexionar a la industria petrolífera, que contempló alternativas como la construcción de más oleoductos, pero la interrupción por parte de Siria de la línea de la Irak Petroleum había demostrado que estos conductos eran más vulnerables a las interrupciones, por lo que se consideró la ruta alrededor del cabo de Buena Esperanza como la alternativa más segura, para lo que eran necesarios petroleros de mayor capacidad, conseguidos gracias a la

utilización de los mayores avances logrados con los motores diésel y a la construcción de las naves con mejores aceros.

El nuevo cierre del canal de Suez en 1967, con motivo de la Guerra de los Seis Días, supuso un golpe de suerte para Libia, país que no tenía la servidumbre de la vía acuática y que vio cómo su petróleo adquiriría más valor. El poder del petróleo se agigantó en la década de los setenta del pasado siglo, y catapultó a los Estados que hasta entonces habían estado marginados en la política internacional a la riqueza e influencia, creando una profunda crisis de confianza en las naciones que habían basado su crecimiento económico en el oro negro, lo que quedó refrendado en 1973 con motivo de la Guerra del Yom Kippur, en la que el arma más potente fue utilizada por los países árabes: el embargo



Henry Kissinger.

de petróleo en forma de restricciones y recortes de producción, lo que, en palabras de Kissinger, «alteró irrevocablemente el mundo en la forma en que se había desarrollado en el periodo de la posguerra».

En España: Texas compite con Ucrania

En la Guerra Civil española, si bien el petróleo no fue tan decisivo como en las contiendas mundiales, no es menos cierto que las disponibilidades de derivados tuvieron una influencia determinante en la evolución de las operaciones militares. Los países signatarios de los acuerdos de no intervención no consideraron ninguna cortapisa al suministro de petróleo, si bien la causa de la República despertó recelos en el mundo de las finanzas internacionales vinculado a la industria petrolífera.

TEMAS GENERALES

La Marina de guerra española, en comparación con las otras fuerzas, había alcanzado un notable impulso durante la época de la dictadura de Primo de Rivera. Contaba con un respetable número de unidades, de edades y prestaciones bastante desiguales, que superaban la cincuenta entre dos acorazados, siete cruceros, una docena de torpederos, cañoneros, submarinos y guardacostas. Antes de la contienda, el fuel y el diésel, utilizados como combustible naval, se consumían en cantidades significativas, que se verían ampliamente superadas durante el conflicto, en el que las unidades de la flota nacional desempeñarían un papel importante en la protección del comercio propio y la represión del adversario.

Al sobrevenir el Alzamiento, los barcos cisterna de la flota de altura de Campsa se hallaban fuera de las fronteras nacionales, con la excepción del *Badalona*, que se encontraba rumbo a La Coruña, donde rindió viaje procedente de Tenerife. Todas las unidades permanecieron leales al Gobierno republicano por voluntad de sus tripulaciones, decisión mayoritariamente compartida por la oficialidad que, en términos generales, continuó en sus puestos, realizando frecuentes y comprometidos viajes a puertos extranjeros, aunque existieron tensiones entre oficiales y comités de barco, que en casos como el del *Campoamor* dieron como resultado la recuperación del mando, apoyados por un comando exterior llegado a Burdeos con este objetivo.



Campoamor.

A los pocos días del 18 de julio de 1936, la correlación de fuerzas estaba inclinada a favor del Gobierno de la República. De las doce unidades de altura de Campsa, que totalizaban 86.000 toneladas, sólo el citado *Badalona*, de 6.000 toneladas, y el *Campas*, de 8.000 toneladas, fondeado en Sevilla, quedaron en el bando nacional en un momento en el que la estructura de suministros estaba muy escorada del lado norteamericano, siendo el mayor porcentaje por cuenta de la Texas Oil Co, lo que, a través de Sovneft, inclinó a los republicanos hacia la Unión Soviética.

Como todo organismo y empresa de ámbito nacional, el monopolio se vio dividido en dos zonas y la Campsa republicana no cesó en sus esfuerzos por mantener activas otras fuentes de suministro: importando, mientras pudo y en la medida posible, de fuentes norteamericanas, francesas y rumanas. Una parte importante del petróleo americano llegó a España a bordo de barcos ajenos al monopolio: en una primera etapa, en los tanques de las unidades de Texaco. La República recurrió a todo tipo de estratagemas comerciales para hacer llegar los suministros a sus costas de la forma más segura posible.

Conclusiones

Tras una serie de tres artículos en los que, a través del análisis, la relación del petróleo y el mar ha sido tema central, podemos extraer las siguientes conclusiones: el petróleo nos ha dado lo mejor y lo peor: de una parte tenemos que la energía proporcionada por este tipo de combustible ha sido la base sobre la que se ha asentado el desarrollo del mundo, y en el fondo de los mares tenemos puestas las mayores esperanzas sobre las reservas petrolíferas existentes. Su comercio representa la mayor partida de la actividad marítima, a la vez que es el principal alimento de los medios de propulsión de los buques.

De otra parte, se muestra la cara negativa: nos encontramos con que el desarrollo de su uso conlleva la contaminación de las aguas, y la facilidad de propagación de sus vertidos arruina nuestros mares, haciendo difícil su control y determinación de responsabilidades. No obstante, la cooperación internacional se acrecienta, y el principio de que «quien contamina paga» prevalece; siendo la prevención la única fórmula válida para evitar o mitigar los desastres, ya que una vez que el petróleo se ha introducido en el agua, comienza otra batalla, más cruenta, difícil y costosa.

Por último tenemos que el control de las fuentes petrolíferas se ha convertido en la mayor preocupación de las potencias internacionales y, lamentablemente, cuando por esta razón se han desencadenado las grandes contiendas mundiales, el mar ha sido el principal escenario y los barcos sus grandes protagonistas.