

Fecha: 13-05-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Bodelaje y Transporte
 Tipo: Noticia general
 Título: **Cómo se adapta el mundo naviero al cierre de Ormuz**

Pág.: 4
 Cm2: 93,4

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida



El estrecho de Magallanes podría transformarse en una plataforma de transbordo estratégica si se desarrolla la infraestructura adecuada.

CRISIS INTERNACIONAL:

Cómo se adapta el mundo naviero al cierre de Ormuz

Sin sustituto real para el estrecho más estratégico del planeta, navieras y operadores logísticos rediseñan rutas, aplican recargos y buscan puertos alternativos. El impacto llega hasta Chile.

MARÍA PASTORA SANDOVAL

Desde el 28 de febrero de 2026, el estrecho de Ormuz está prácticamente cerrado al tráfico comercial. Las grandes navieras —Maersk, MSC, CMA CGM, principalmente— suspendieron operaciones en el golfo Pérsico y el sector logístico global debió adaptarse de improviso. Por dicho paso transita el 20% del petróleo mundial y el 25% del gas natural licuado; cuando se cierra, no hay “plan B” inmediato.

La primera respuesta fue el desvío de rutas: “No hay sustituto completo para el cierre de Ormuz”, advierte el vicealmirante (R) Ignacio Mardones, analista de AthenaLab. Los buques que antes recalaban en puertos del golfo están transfiriendo carga en Sohar y Salalah, en el sur de Omán, y desde allí tomando rutas por el océano Índico y el cabo de Buena Esperanza.

Arabia Saudita derivó sus exportaciones hacia los puertos de Yanbu y Yeda, en el mar Rojo, alimentados por oleoductos internos. Son desvíos que cubren solo una fracción del volumen habitual.

El costo es concreto: recargos por interrupción de tránsito de entre US\$ 300 y US\$ 1.000 por contenedor, aplicados a todos los flujos globales, no solo los del golfo. “Las grandes navieras están sacando la carga hacia los puertos del Índico y el mar Rojo, ocupando rutas más largas que tienen que dar la vuelta a través de África o por el canal de Suez”, explica Mardones. Algunas aseguradoras ya no cubren ciertos tránsitos, sumando incertidumbre adicional.

Para Alejandro Gorayeb, doctor en Ciencias Logísticas, *supply chain management* y director de la Cámara Minera de Chile, este tipo de crisis sigue un patrón reconocible: señales preliminares,

inicio de los efectos, consumo de inventarios de seguridad y expansión en cascada por todo el ciclo logístico. “La cadena de suministro global es frágil porque no se comprende su importancia hasta que ocurre un evento disruptivo”, señala. Su recomendación es diversificar fuentes de aprovisionamiento, identificar nodos críticos y desarrollar planes de contingencia con procesos flexibles.

A nivel de política pública —agrega— es clave el trabajo conjunto entre Estado y privados, con aranceles especiales para crisis y fortalecimiento de rutas comerciales alternativas como el corredor bioceánico.

Mardones cierra con una oportunidad latente para Chile: el estrecho de Magallanes, ruta obligada para buques que evitan otras vías, podría transformarse en una plataforma de transbordo estratégica si se desarrolla la infraestructura adecuada.