LITORALPRESS

Fecha: 04-04-2026
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: El mundo tiene estos dos cuellos de botella... y están cerrados

Pág. : 9
Cm2: 1.400,3

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Un impacto mayor que otros eventos que afectaron el petróleo

El mundo tiene estos dos cuellos de botella... y están cerrados

Por primera vez en la historia moderna, el estrecho de Ormuz y el Mar Rojo están bloqueados simultáneamente. El 20% del petróleo mundial, el 20% del gas natural licuado y un puente aéreo que conectaba tres continentes se cortaron de un día para otro.

INFORMACIÓN | Eduardo Olivares • INFOGRAFÍA | Natalia Herrera G.

El 28 de febrero de 2026, EE.UU. e Israel atacaron Irán. Días más tarde, la Guardia Revolucionaria Iraní cerró el estrecho de Ormuz — por donde pasa un quinto del petróleo mundial — a todo tráfico extranjero. Cuatro semanas después, los hutíes de Yemen iniciaron ataques que afectaron el Mar Rojo. Ambos cuellos de botella están bloqueados. No hay precedentes similares.

Cronología de la crisis

Un mes que alteró las rutas del comercio mundial

Febrero

28 EE.UU. e Israel lanzan ataques contra Irán y matan al ayatola Ali Khamenei, líder supremo iraní. La guerra golpea las rutas energéticas más sensibles.

Marzo

2 La Guardia Revolucionaria anuncia el cierre de Ormuz. El tránsito por el estrecho se desploma y el petróleo empieza a escalar.

4 Qatar declara fuerza mayor en embarques de GNL por la disrupción en Ormuz. El mercado energético entra en tensión.

19 EE.UU. inicia una campaña aérea focalizada para reabrir el estrecho de Ormuz.

28 Los hutíes de Yemen lanzan su primer ataque confirmado contra Israel en esta guerra y amplían la crisis al eje del Mar Rojo.

Abril

1 Trump defiende la guerra en un discurso televisado, reivindica los golpes militares y evita fijar una salida clara para la crisis de Ormuz.

Lo que hace única a la crisis de 2026: en todas las crisis anteriores, solo un cuello de botella estuvo comprometido. En 2026, por primera vez, Ormuz y el Mar Rojo están bloqueados al mismo tiempo. Además, a diferencia de la pandemia (caída de demanda), este es un shock de oferta puro: la demanda sigue alta pero el suministro está cortado. El CRS del Congreso de EE.UU. lo califica como "la mayor disrupción a la oferta energética desde la crisis de los años 70".

Ormuz, el primero; el Mar Rojo, después... ¿y Suez?

Nunca antes habían estado cerrados simultáneamente

ESTRECHO DE ORMUZ

El cuello de botella petrolero

-95% de tráfico marítimo respecto de enero

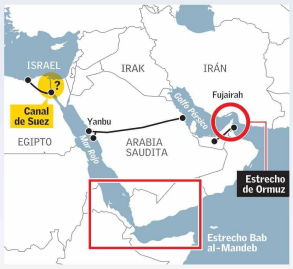
142 tránsitos entre el 1 y 25 de marzo

En el mismo período de 2025 fueron **2.652**

El promedio histórico es **138 buques** en 24 horas; el 25 de marzo pasó **1.**

El Cuerpo de Guardianes de la Revolución Islámica (CGRI) iraní instaló un "peaje" entre las islas de Qeshm y Larak: los barcos deben presentar documentación, obtener código de autorización y navegar por aguas iraníes con escolta. Algunos han pagado hasta US$ 2 millones por cruzar.

Casi 2.000 barcos varados a ambos lados del estrecho. 67% del tráfico que ha cruzado tiene nexo con Irán. Más del 80% de los tránsitos en marzo son de la "flota sombra" (buques que operan fuera de los circuitos regulados).



Oleoductos que evitan los estrangulamientos

20% del petróleo mundial transita por Ormuz

3.200 barcos inactivos dentro del Golfo Pérsico (4% del tonelaje mundial)

20% del GNL mundial transita por Ormuz

23 ataques confirmados a buques comerciales desde el 28 de febrero

RUTAS CORTADAS

Reanudados ataques hutíes a barcos comerciales

El 28 de febrero, EE.UU. e Israel atacaron Irán. Hubo represalias.

El 28 de marzo, los hutíes de Yemen (rebeldes al gobierno) entraron a la guerra con ataques a Israel y amenazando el estrecho de Bab al-Mandeb, en el Mar Rojo.

El estratégico Canal de Suez no está en la zona de guerra, pero el tránsito se ha reducido producto del conflicto en el Mar Rojo.

Alternativa: la ruta que ahora están tomando las embarcaciones que pueden aún transportar petróleo es el Cabo de Buena Esperanza (sur de África), que agrega semanas de tránsito y aumenta costos de combustible, tripulación y seguros. Los fletes se encarecen y, con ello, toda la cadena logística.

¿Y Chile? Tres canales de impacto

Canal 1:
Precio del crudo

Chile fija sus precios de combustible según el Precio de Paridad de Importación (PPI), que refleja el Brent internacional. No importa de dónde viene el barco: si el Brent sube, en Chile se pagará más... y eso ya se trasladó a las bencinas y al diésel. Luego viene el efecto sobre la canasta básica y, después, a través de una inflación más alta, en la UF y todo lo que está indexado a ella.

Canal 2:
Seguros marítimos

Los seguros de transporte marítimo subieron hasta 500% en la zona del Golfo. Pero el alza de primas se propaga: cualquier barco que navegue rutas cercanas o alternativas paga más. Eso encarece fletes incluso para rutas que no tocan Ormuz.

Canal 3:
Fertilizantes

El Golfo Pérsico exporta fertilizantes nitrogenados, gas natural (insumo para urea) y petroquímicos. QatarEnergy declaró fuerza mayor el 4 de marzo. El CEO de Yara (mayor empresa de fertilizantes del mundo) calificó un cierre prolongado de "catastrófico" para el suministro de alimentos.

Lo que muestran los datos de tráfico

Fuentes de inteligencia marítima que rastrean cada barco en tiempo real

10,3M dwt tráfico diario promedio (mide capacidad total de carga) por Ormuz en enero 2026

1M dwt tráfico el 1 de marzo (primer día tras el cierre)

46 tránsitos "oscuros" (AIS - sistema de identificación - apagado) detectados en marzo

500% alza en seguros de transporte marítimo en la zona, al menos

¿Quién rastrea los barcos?

Las fuentes principales de inteligencia marítima son **Lloyd's List Inteligence** (fundada en 1734, la referencia mundial en shipping), **S&P Global Market Intelligence,** Kpler (analítica de flujos de commodities), Windward (detección de barcos con AIS apagado y suplantación de identidad) y el **Joint Maritime Information Center (JMIC)** de las fuerzas navales combinadas. Los barcos transmiten su posición vía el Sistema de Identificación Automática (AIS). Los que "se apagan" intentan cruzar sin ser rastreados — lo que en marzo subió del 15% al 80% de los tránsitos.

Comparación con otras crisis

El Congressional Research Service de EE.UU. lo describe como la mayor disrupción a la oferta energética desde 1973

Crisis	Año	Tipo de disrupción	% oferta mundial afectada	Duración	Alza del crudo
Embargo OPEP	1973	Embargo exportaciones	-7%	5 meses	300%
Guerra del Golfo	1990	Invasión Kuwait, pozos quemados	-9%	-8 meses	130%
Pandemia Covid-19	2020	Colapso de demanda	Demanda cayó -20%	-6 meses	-65% (caída)
Crisis Mar Rojo (hutíes)	2024	Ataques a buques, desvío Suez	-12% comercio marítimo	>12 meses	4,9
Guerra Irán 2026 (Ormuz + Mar Rojo)	2026	Doble bloqueo sin precedente	-20% petróleo + 20% GNL	En curso (cinco semanas)	+60% (aprox.)

No solo el mar, también es el cielo

Estado del espacio aéreo

- Irán
- Irak
- Kuwait
- Siria
- Israel
- Bahréin
- EAU (Emirates -60%)
- Qatar (aviones a almacenaje)
- A. Saudita (zona norte cerrada)

CERRADO / MUY RESTRINGIDO / PARCIAL

Vuelos cancelados
+20.000
Desde el 28 de febrero. Dubái (95 millones pasajeros en 2025), Doha (54 millones) y Abu Dhabi (33 millones) son los tres megahubs que conectaban Europa con Asia. Ahora operan a una fracción de su capacidad.

Combustible de aviación
+60%
El *jet fuel* saltó de US$ 87 a US$ 150-200 por barril. Las aerolíneas aplicaron recargos inmediatos. El seguro de riesgo de guerra subió entre 50% y 500% por vuelo.

Dos agujeros sobre Eurasia
Rusia + Irán
Desde 2022, el espacio aéreo ruso está cerrado a aerolíneas occidentales. Ahora se suma Irán y países vecinos. El corredor Europa-Asia tiene dos agujeros enormes. Los aviones deben volar por el Cáucaso-Afganistán (norte) o Egipto-Arabia Saudita-Omán (sur), sumando 2 a 4 horas.

Qatar Airways en almacenaje en bodega
9 *widebodies*
En días, Qatar Airways envió 9 aviones de fuselaje ancho al aeropuerto de Teruel (España), uno de los mayores centros de almacenamiento de aviones de Europa. Emirates opera al -60% y Etihad al -15% de su capacidad normal.

MÁS ALLÁ DEL PETRÓLEO

La guerra no solo afecta combustibles. Por el estrecho de Ormuz transitan también el 26% de los diamantes industriales del mundo (herramientas de corte), el 30% del metanol (plásticos, resinas, materiales de construcción) y el 26% del glicol (pinturas). La producción de aluminio en Qatar, Bahréin y EAU está paralizada por falta de gas. China suspendió exportaciones de productos refinados, disparando los precios del diésel y gasolina en Asia.

Los efectos de la interrupción en el procesamiento de metales y petroquímicos podrían prolongarse hasta 2027. Reiniciar refinerías, fundiciones y plantas que operan a temperaturas y presiones extremas toma meses.

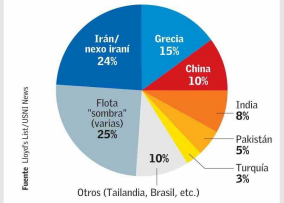
Tráfico por el estrecho de Ormuz: el colapso en números

Datos de Lloyd's List Intelligence, la fuente de referencia mundial en inteligencia marítima

	Tráfico diario promedio (dwt)	Tránsitos totales (1-25 de marzo)	Buques diarios promedio
Antes (enero-febrero 2026)	10,3 millones dwt/día	2.652	138
Después (1-25 marzo 2026)	~1 millón	142	1
Variación	-90%	-95%	-99%

Quiénes sí pasan por el estrecho de Ormuz

Por bandera de embarcación, entre 1 y 25 de marzo



Fuente: Lloyd's List/USNI News

Impacto en precios: petróleo, gas, seguros

Variable	Antes de la guerra (feb 2026)	Después (marzo 2026)	Variación
Brent (US$/barril)	-70	110 (*peak* 126)	+57% (+80% *peak*)
Jet fuel (US$/barril)	-87	150-200	58, 7
Seguros marítimos (riesgo de guerra)	0,125% del valor asegurado	0,2-0,4% (luego cancelados/repreciados)	+60% a +500%
Seguros aéreos (riesgo de guerra)	Base normal	Hasta US$ 120.000 por vuelo *widebody*	45
Bencina 93 RM ($/litro)	1.169	**1.539** (desde 26-mar)	**+31,7%** (+$370)
Diésel RM ($/litro)	932	**1.512** (desde 26-mar)	**+62,2%** (+$580)

Tráfico normal por Ormuz

138 buques en 24 hrs
103M dwt/día promedio
20% petróleo mundial

Tráfico por Ormuz en marzo

142 tránsitos en 25 días vs. 2.652 en marzo 2025
67% con nexo iraní
80%+ flota sombra

Ormuz: caída del tráfico
-95%
De 10,3M dwt/día en enero a 1M dwt el 1 de marzo. Solo 1 buque el 25 de marzo (promedio histórico: 138/día)

Mar Rojo: segunda clausura
La complicación de Suez
El Canal de Suez ya operaba al 49% pre-crisis hutí. Con la reanudación de ataques, las navieras lo abandonan de nuevo.

Cabo de Buena Esperanza
2-3 semanas
La única alternativa agrega semanas de navegación, más combustible, más costo de tripulación y seguros hasta seis veces más caros.

El impacto general

+20.000 vuelos cancelados desde el 28 de febrero, según Cirium Aviation Analytics

+60% alza del *jet fuel* (de US$ 87 a 150-200/barril)

+2-4h tiempo extra por vuelo Europa-Asia (rutas alternativas)

9 aviones de Qatar Airways enviados a almacenaje en Teruel (España)

Fuentes El Mercurio, sobre datos de: Banco Central de Chile, Chatham House, Cirium Aviation Analytics, Clarksons Research, CNE, Congressional Research Service (CRS), EASA, Eurocontrol, FAO, Flightradar24, Global Petrol Prices, IATA, IMF PortWatch, IMO (Organización Marítima Internacional), INE, Joint Maritime Information Center (JMIC), Kpler, Lloyd's List Intelligence, Lloyd's Market Association (LMA), Ministerio de Hacienda, OpsGroup / Safe Airspace, S&P Global Market Intelligence, U.S. Energy Information Administration (EIA), UKMTO (UK Maritime Trade Operations), USNI News, Windward.