

La geopolítica de los "chokepoints" o "cuellos de botella", los angostos corredores que sostienen la economía global

Más allá de Ormuz: los nudos críticos que amenazan a las principales rutas marítimas

La crisis provocada por el bloqueo iraní de la válvula de salida del Golfo Pérsico ha puesto en la mira las vulnerabilidades de otros nudos geográficos que son clave para el comercio mundial, como los estrechos de Bab el-Mandeb o el de Malaca.

JEAN PALOU EGOAGUIRRE

En tiempos en que la digitalización y la economía global proyectan la ilusión de un mundo interconectado y sin fronteras, la guerra de Irán y la crisis por el bloqueo del estrecho de Ormuz han recordado una vieja lección: la geografía todavía importa.

El bloqueo iraní de esta estratégica vía que sirve de válvula de salida del Golfo Pérsico y que en su punto más angosto tiene unos 39 kilómetros ha vuelto a poner en relieve las vulnerabilidades de los llamados *chokepoints*, un puñado de estrechos corredores marítimos y canales por los que se transporta gran parte de los bienes y los recursos energéticos del mundo, desde el estrecho de Malaca, en Asia, al Canal de Panamá, en América. Se trata de nudos críticos para comercio por mar, que al tiempo que han reducido los tiempos y los costos, han concentrado los riesgos, aumentando el poder de los países —o incluso de los actores no estatales— que los controlan.

"La actual crisis de Ormuz muestra que la economía global sigue construida sobre un número reducido de cuellos de botella físicos. La capa digital puede haber transformado las finanzas, las comunicaciones y la gestión de las cadenas de suministro, pero el petróleo, el gas, los contenedores, los granos y los productos químicos todavía deben transportarse por vía marítima. El 88% o 90% del comercio mundial es marítimo y se mueve a través de vías estrechas que no pueden virtualizarse", señala el experto en geopolítica y energía Cyril Widdershoven, asesor de la consultora Blue Water Strategy, quien destaca cómo cualquier interrupción en estos pasos marítimos puede "reconfigurar instantáneamente" la inflación a nivel mundial.

"Los *chokepoints* están entre los principales puntos de presión de la geopolítica contemporánea. Y tienen un impacto mayor del que muchos responsables asumían", asegura Widdershoven. "Estos cuellos de botella no son reliquias de la geopolítica imperial; siguen siendo uno de sus campos de batalla centrales", destaca.

Los casos del "Ever Given" y los hutíes

Muy estudiados por la teoría naval en el siglo XIX —cuando el Imperio británico se jactaba de poseer las "cinco llaves que controlan el mundo"—, parecía que en los últimos años se había perdido el interés por estos "puntos de estrangulamiento" marítimos.

Sin embargo, varios incidentes recientes han demostrado su fuerte impacto en las rutas comerciales globales, como ocurrió con el encallamiento en 2021 del portacontenedores "Ever Given" en el Canal de Suez, lo que bloqueó durante seis días esta arteria que conecta el mar Rojo con el mar Mediterráneo —uniendo Asia y Europa—, deteniendo a más de 400 barcos, afectando el 12% del comercio global y provocando pérdidas diarias por unos US\$ 9.600 millones.

O las alteraciones que han provocado los rebeldes hutíes en Yemen, que desde 2023 han lanzado ataques contra buques en el estrecho de Bab el-Mandeb, que conecta el mar Rojo con el golfo de Adén, lo que ha reducido en más de la mitad el petróleo que se traslada por

1 Estrecho de Ormuz

- Válvula de salida del Golfo Pérsico.
- Pasan entre 17 a 20 millones de barriles de petróleo por día, cerca del 20% del consumo mundial.
- Alta exposición a tensiones geopolíticas y a disrupciones en el tráfico por la militarización y la capacidad de bloqueo de Irán.

● Conflicto activo o latente con capacidad inmediata de disrupción.

● Tensión geopolítica relevante, pero menos inminente.

● Riesgo bajo en términos bélicos.

2 Estrecho de Bab el-Mandeb

- Conecta el Mar Rojo con el Golfo de Adén y es la puerta sur del Canal de Suez.
- Flujos de entre 6 y 7 millones de barriles de petróleo por día y contenedores de la ruta entre Europa-Asia.
- Vulnerable por la guerra de Yemen, los ataques de actores no estatales (hutíes) a buques comerciales y la piratería.

3 Estrecho de Taiwán

- Corredor crítico del Asia industrial.
- Tiene uno de los mayores flujos de contenedores del mundo.
- Riesgo de una escalada militar entre China y Taiwán, con la posibilidad de bloques navales o "cuarentenas".

4 Canal de Suez

- Controlado por Egipto, une el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo y es una de las principales arterias entre Europa y Asia.
- Representa entre el 12 y el 15% del comercio global, considerando contenedores y energía.
- Amenazas de bloqueos físicos por encallamiento, y de seguridad por las tensiones en el Mar Rojo. La alternativa por el Cabo de Esperanza aumenta los tiempos entre 10 y 15 días.

5 Estrecho del Bósforo/ Estrecho de los Dardanelos

- Salida del Mar Negro hacia el Mar Mediterráneo.
- Flujo de granos provenientes de Ucrania y de petróleo y derivados desde Rusia.
- Impacto de guerras como la de Ucrania, que provocó una crisis alimentaria por los precios del trigo y problemas energéticos en Europa Oriental.

Los "puntos de estrangulamiento" del comercio global

6 Estrecho de Malaca

- Ubicado entre Malasia, Indonesia y Singapur.
- Es la mayor ruta comercial entre Asia y Europa, con cerca del 25% del comercio marítimo global y el paso del petróleo hacia China, Japón y Corea del Sur.
- Riesgo de congestión y por la rivalidad geopolítica entre EE.UU. y China en el Indo-Pacífico.

7 Canal de Panamá

- Controlado por Panamá, es un atajo crítico entre el Atlántico y el Pacífico.
- Transporta el 5% del comercio global y es clave para el movimiento de carga entre Asia y América.
- Sin grandes riesgos militares, enfrenta restricciones de tránsito por la sequía estructural y la baja disponibilidad hídrica.

8 Estrecho de Gibraltar

- Entre España y Marruecos, es el nodo de acceso al mar Mediterráneo desde el Atlántico.
- Flujo de petróleo, gas y contenedores entre Europa, África y América.
- Es un punto de control histórico de la OTAN y tiene un riesgo bélico marginal.

9 Cabo de Buena Esperanza

- Ubicado en Sudáfrica, no es un "cuello de botella", pero sí es crítico como "válvula de escape".
- Es una ruta alternativa cuando falla Suez, implica un mayor consumo de combustible y tiempos entre 30 y 40% superiores.

10 Paso del Noreste

- En las costas de Rusia, es una ruta emergente entre Asia y Europa por el deshielo del Ártico.
- Tiene un tráfico aún limitado, pero ofrece rutas más cortas estacionales.
- Los riesgos se vinculan al hielo, la falta de puertos y la militarización rusa del Ártico.

esa ruta y ha obligado a muchos barcos a dar la vuelta larga por el cabo de Buena Esperanza.

"En las últimas décadas, algunos pueden haber olvidado la potencial vulnerabilidad de estos cuellos de botella, principalmente porque las interrupciones eran poco frecuentes", comenta Jasper Verschuuer, investigador asociado a la Universidad de Oxford especializado en la resiliencia de las cadenas de suministro globales. "Pero en los últimos años, por supuesto, hemos visto el bloqueo del Canal de Suez, la sequía que afectó al Canal de Panamá, los ataques de los rebeldes hutíes en el mar Rojo y ahora la situación en Ormuz. Creo que esto volverá a centrar nuestra atención en estos *chokepoints* y en el papel que podrían desempeñar en la geopolítica actual", añade.

Puntos más vulnerables

Los expertos son claros: en Ormuz, el estrecho de Or-

muz seguirá siendo un punto crítico, ya que Irán ya demostró su capacidad de disrupción global de la vía y la usará como palanca.

"Lo que la naturaleza y la geografía han dado al mundo no puede cambiarse fácilmente, especialmente en el caso del estrecho de Ormuz", señala el economista Mamdouh G. Salameh, consultor en temas energéticos del Banco Mundial. "Los fenómenos naturales o accidentes en los principales cuellos de botella son poco frecuentes. Pero las disrupciones políticas pueden ocurrir en cualquier momento. En ese sentido, los cuellos de botella con mayor riesgo de interrupción —en términos de probabilidad, gravedad e impacto económico— son el estrecho de Ormuz, el estrecho de Malaca, el estrecho de Bab el-Mandeb y el Canal de Suez. Para mí, el 'próximo Ormuz' podría ser el estrecho de Bab el-Mandeb", advierte.

Widdershoven coincide en que Bab el-Mandeb y el eje mar Rojo-

HISTORIA

Los "chokepoints" fueron muy estudiados en el siglo XIX por teóricos navales como el contraalmirante estadounidense Alfred Thayer Mahan, quien influyó, entre otros, en el presidente Theodore Roosevelt, el impulsor de la construcción del Canal de Panamá y la adquisición de bases en islas en Filipinas, Hawái y Cuba.

Suez son los que tienen más probabilidad de generar un golpe sistémico en el corto plazo, porque existe un alto potencial de contagio y está expuesto a acciones militares de actores estatales y no estatales, junto a una zona de conflicto y su interrupción amplifica la inestabilidad del Golfo.

"Si coincide con el estrés en Ormuz, el shock se vuelve verdaderamente global", alerta. "Si, en cambio, se considera el cuello de botella con mayor impacto potencial la-

tente a nivel global, ese sería el estrecho de Malaca. En el primer semestre de 2025 transportó unos 23,2 millones de barriles diarios, siendo el mayor punto de tránsito petrolero del mundo. Aunque hoy no enfrenta la misma presión militar que Ormuz, cualquier crisis en el mar de China Meridional, Taiwán, la piratería o un conflicto interestatal afectaría gravemente el corazón energético de Asia", añade Widdershoven, que en tercer lugar menciona el sistema de los

estrechos turcos (Bósforo y Dardanelos), que da acceso al mar Negro y está inserto en un escenario de guerra por Ucrania.

América tampoco está libre de riesgo. Según James Holmes, destacado profesor de estrategia naval en el U.S. Naval War College, el "próximo Ormuz" podría ser el Canal de Panamá, no solo por las sequías que en los últimos años han obligado a disminuir la capacidad de la vía interoceánica o a subir los peajes, sino también por la influencia de Beijing.

"Si llegáramos a un conflicto de Estados Unidos con China, un movimiento evidente para Beijing sería provocar una situación tipo 'Ever Given', obstruciendo el tránsito hacia el teatro del Pacífico Occidental para la Armada estadounidense. Eso le daría tiempo a China, y el tiempo es precisamente lo que necesita para alcanzar sus objetivos antes de que EE.UU. y sus aliados puedan intervenir con fuerza", dice Holmes.

Escultas, infraestructura y diplomacia: las potencias buscan reforzar su posición

La crisis de Ormuz llevará a las potencias a reforzar su posición en los principales cuellos de botella marítimos.

"La experiencia de Ormuz ya está empujando a las grandes potencias a retomar misiones de escolta, coaliciones marítimas, capacidades de desminado, despliegues navales permanentes y posturas más firmes en defensa de la libertad de navegación", dice el experto Cyril Widdershoven. "Pero la lección más dura de Ormuz es que la presencia naval por sí sola no basta, por lo que las potencias también buscarán control mediante infraestructura, propiedad, acuerdos de acceso e influencia política sobre puertos, oleoductos, terminales y centros logísticos adyacentes. La competencia estratégica se orientará a construir corredores alternativos de

exportación, ampliar capacidades de almacenamiento, controlar nudos de transbordo e incrustar influencia en los Estados costeros cercanos", añade.

Esto se traducirá —señala— en que EE.UU. y sus aliados intentarán reforzar el control operativo de rutas sensibles, mientras que China buscará asegurar su acceso sin militarizar abiertamente cada ruta, apoyándose en su presencia comercial, flotas con bandera propia, empresas estatales de transporte y la diplomacia.

También se puede esperar que potencias medias como Arabia Saudita, Egipto e India "convertirán su geografía en palanca de poder, ya que la política de los cuellos de botella favorece a quienes están cerca de la 'válvula'".

Según Mamdouh G. Salameh, mucho de esto ya está ocurriendo. "Por eso EE.UU. mantiene una enorme presencia militar en la región del Golfo Pérsico, con bases aéreas, estaciones de radar y la Quinta Flota en Bahrein", afirma.

"Esa es también la razón por la que China ha construido un oleoducto a través de Myanmar que conecta la costa occidental de ese país con las regiones del noreste de China, evitando el estrecho de Malaca, por donde transita el 80% de sus importaciones de crudo y que está vigilado en su extremo norte por la Armada india y en el sur por la Armada estadounidense. Y esta es otra razón por la que China se está volviendo más dependiente del petróleo y gas rusos, que recibe por oleoductos y gasoductos que cruzan sus fronteras".