



28 de octubre de 2026

Rutas marítimas, “choke points” y la relevancia de la geografía (I). Estrecho de Ormuz. Situación actual.

(I). Estrecho de Ormuz. Situación actual.

En el escenario de la guerra entre Estados Unidos e Israel con Irán, el estrecho de Ormuz sigue siendo el “as en la manga” de Irán. La capacidad de Teherán de bloquearlo, y la de Estados Unidos de hacer un contrabloqueo a los buques con intereses iraníes, está provocando una importante reducción en el volumen de gas y petróleo que sale del Golfo Pérsico, con el consiguiente impacto en la economía global.

La geografía le sigue dando a Irán una importante ventaja en Ormuz, lo que le permite reducir el impacto de la superioridad militar americana en un conflicto claramente desequilibrado. Mientras Estados Unidos trata de ahoga la economía iraní, Teherán busca optimizar su ventaja geográfica utilizando armas baratas (drones, misiles y minas), modificando el dispositivo de tránsito para acercarlo a sus costas, e incluso tratando de imponer peajes de paso, en contra del orden basado en reglas, en el “derecho del mar”.

Tras más de seis meses de conflicto, se empieza a recuperar el flujo de crudo que sale del Pérsico, con un Irán exhausto, aunque resiliente, y con Estados Unidos haciendo un enorme esfuerzo militar, particularmente naval, que posiblemente no sea sostenible durante mucho tiempo. Esta situación condena a ambas partes a buscar una salida negociada, donde cada una de las partes intenta conseguir los mayores éxitos militares para llegar a la mesa de negociación con las mejores cartas.

Estrecho de Ormuz, geografía, bloqueo, drones, petróleo, oleoducto, Bab-el-Mandeb, presión económica, resiliencia, derecho del mar, derecho de paso en tránsito.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Análisis** son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Maritime routes, choke points and the relevance of geography (I). The strait of Hormuz. Current situation

Abstract:

In the context of the war between the United States and Israel on one side and Iran on the other, the Strait of Hormuz remains Iran’s “ace in the hole.” Tehran’s ability to block the strait—and the United States’ ability to counter-block ships with Iranian interests—is causing a significant reduction in the volume of oil and gas leaving the Persian Gulf, with a consequent impact on the global economy.

Geography continues to give Iran a significant advantage in the Strait of Hormuz, allowing it to mitigate the impact of American military superiority in a clearly lopsided conflict. While the United States seeks to strangle the Iranian economy, Tehran is striving to maximize its geographical advantage by using low-cost weapons (drones, missiles, and mines), rerouting shipping lanes closer to its coastline, and even attempting to impose tolls on passage—in defiance of the rules-based order, to the “law of the sea.”

After more than six months of conflict, the flow of crude oil out of the Persian Gulf is beginning to recover, with Iran exhausted yet resilient, and the United States making an enormous military effort—particularly naval—that may not be sustainable for long. This situation compels both sides to seek a negotiated settlement, with each party striving to achieve the greatest military successes possible in order to arrive at the negotiating table with the strongest hand.

Keywords:

Strait of Hormuz, geography, blockade, drones, oil, oil pipeline, Bab el-Mandeb, economic pressure, resilience, law of the sea, right of transit passage.

Cómo citar este documento:

ROMERO JUNQUERA, Abel. *Rutas marítimas, “choke points” y la relevancia de la geografía (I). Estrecho de Ormuz. Situación actual.* Documento de Análisis IEEE núm. 73/2026. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año)

INTRODUCCIÓN

Josep Piqué, que además de ministro fue director ejecutivo de la revista Política Exterior, afirmaba que *“para entender el mundo había que leer Historia y mirar los mapas”*¹. Si en los últimos años se está hablando mucho del retorno de la Historia en la reconfiguración del nuevo orden mundial, la Geografía no se queda atrás, si es que alguna vez se había ido.

Si nos centramos en su dimensión marítima, es conveniente recordar que más del 80 % del comercio internacional (en volumen) se hace por mar, que es la forma más barata y accesible para comerciar. Sin embargo, algunas de las rutas de navegación, las autopistas por donde transitan la mayoría de los bienes y materias primas, tienen puntos de estrechamiento (los denominados *choke points*), donde tanto los países ribereños como terceros pueden dificultar e incluso impedir la navegación a través de ellos, con el consiguiente impacto para ese comercio internacional y para la propia economía global.

Desde hace bastantes años, cuando EE. UU. era todavía la gran superpotencia, Piqué ya defendía que el centro de gravedad del planeta en este siglo XXI iba a estar en torno al estrecho de Malaca², por donde navega una cuarta parte del comercio marítimo internacional global. Ya nadie lo duda, y de hecho el giro de Washington al Indo-Pacífico, su área geopolítica de mayor interés, no hace más que destacar el valor de Malaca.

Si nos quedamos en el Índico, y navegamos desde Malaca con rumbo NW, llegamos a Ormuz, del que podemos afirmar que, junto a Malaca, son los dos pivotes geográficos clave para el transporte y comercio de hidrocarburos vía marítima. La figura 1 nos muestra la importancia de ambos estrechos, Malaca, que además de ser ese centro de gravedad para el comercio general, lo es también para el de hidrocarburos (la gran mayoría de los que importan China, Japón o Corea del Sur lo atraviesan), mientras Ormuz es el punto clave en la salida por mar del gas y petróleo del Pérsico (principal productor mundial), que además tiene como destino principal Asia (a los tres indicados anteriormente se suma India, aunque esta última no está sometida a la vulnerabilidad

¹ <https://www.politicaexterior.com/articulo/mirar-un-mapa-el-estrecho-de-malaca-centro-de-gravedad-del-mundo/>

² *Ibidem*

de Malaca).

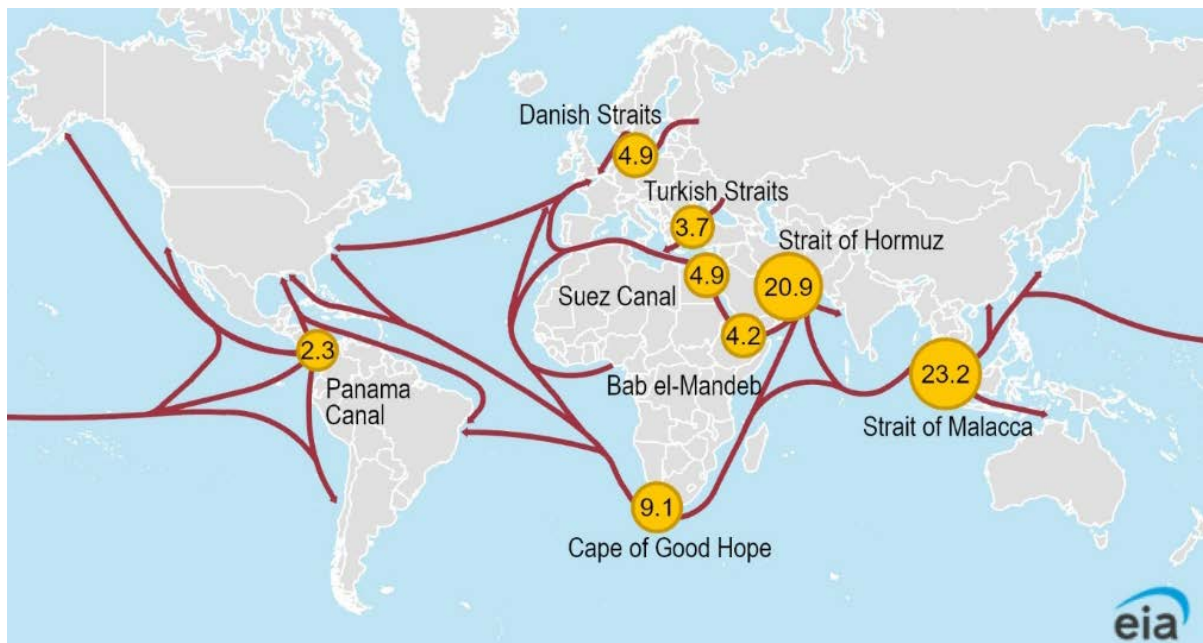


Figura 1. Volumen de tránsito de petróleo y derivados (millones de barriles/día) por puntos de estrangulamiento marítimo (2025). https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints

Una característica común que los hace todavía más relevantes es que ninguno de los dos tiene una alternativa clara. Si se cerrara el estrecho de Bab-el-Mandeb (entrada/salida del mar Rojo), nos queda la opción de circunvalar África, más distancia, más coste, más tiempo, pero, a fin de cuentas, una alternativa. Malaca, con escasas y difíciles alternativas (Sonda, Lombok, etc.), y sobre todo Ormuz, sin otra opción vía marítima, son particularmente singulares.

Robert Kaplan, en su obra, “La venganza de la geografía”³, destacaba la importancia de tener en cuenta la geografía en los cálculos de poder. Si nos centramos en el Pérsico, Tim Marshall, en su obra “Prisioneros de la geografía”, enfatizaba de forma muy directa que Irán tiene “*un as en la manga*”, que es su capacidad de cerrar el estrecho de Ormuz⁴. La geopolítica solo busca comprender las relaciones de poder entre Estados, utilizando la geografía como variable explicativa, y Ormuz es el claro ejemplo de cómo la geografía condiciona, y en algunos casos puede determinar, la evolución de un conflicto, como se comprueba claramente en el que actualmente enfrenta a EE. UU. e Israel con Irán.

³ Kaplan, R. *La venganza de la geografía*. RBA Libros y Publicaciones, Barcelona, 2015.

⁴ Marshall, T. *Prisioneros de la geografía*. Ediciones Península, Barcelona, 2017 (pág. 222).

ORMUZ. PIVOTE GEOGRÁFICO DEL COMERCIO GLOBAL DE HIDROCARBUROS.

Si durante años la gran preocupación de Occidente con relación a Irán era que pudiera desarrollar armas nucleares, el actual conflicto entre Estados Unidos e Irán, y en particular la situación en el teatro del golfo Pérsico (donde se ubican el 50 % de las reservas mundiales de petróleo y cerca del 40 % de gas) está mostrando que Teherán ya tiene de hecho un arma formidable.

La geografía, y su capacidad de ataque con armas de bajo coste, le otorgan el control de facto del estrecho de Ormuz, por donde navega una quinta parte del petróleo y el gas natural licuado (GNL) mundial⁵ (figura 2), a los que se deben sumar los fertilizantes (un tercio del comercio global)⁶, el helio (crítico para desarrollar microprocesadores de última generación), o un importante tráfico de contenedores (carga de alto valor), en particular al puerto emiratí de Jebel Ali (Dubái), el 9.º con más tráfico a nivel mundial.

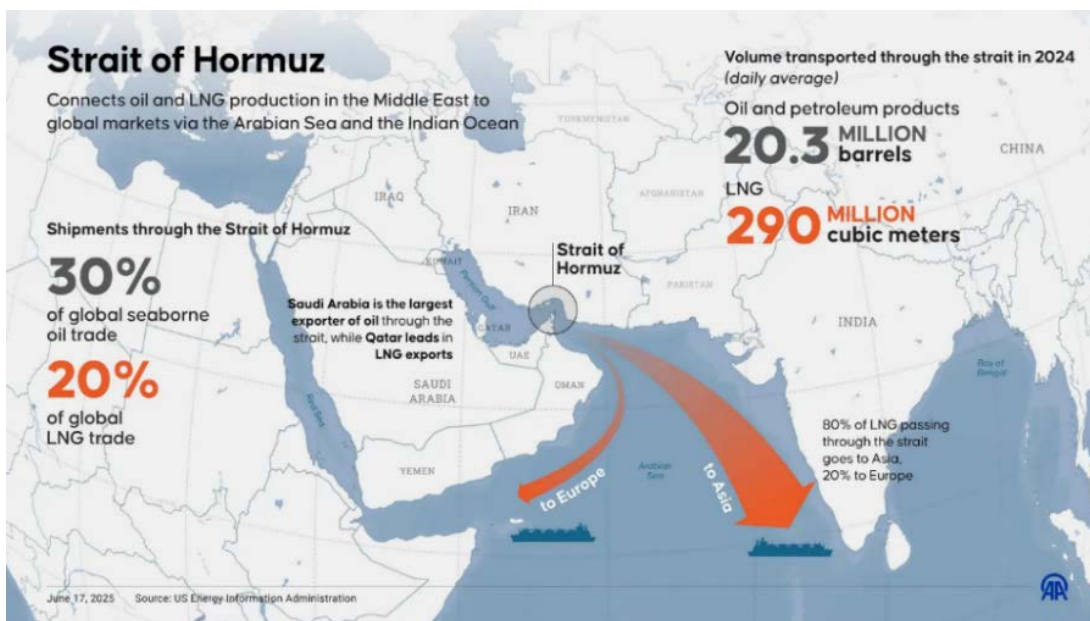
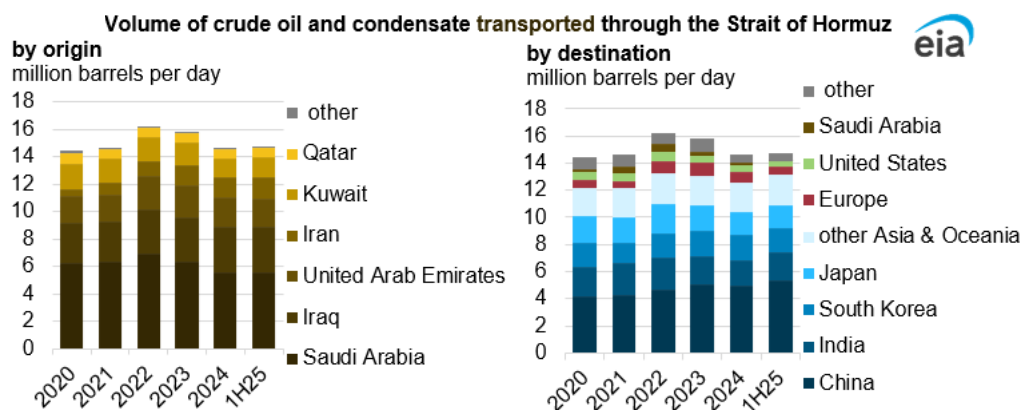


Figura 2. Volumen de gas y petróleo que cruza el estrecho de Ormuz (junio de 2025). Fuente: US EIA

El 80 % de los hidrocarburos que salen del Pérsico (15M barriles/día de crudo y 6M b/d de derivados del petróleo) tienen como destino países asiáticos, siendo China, India, Japón y Corea del Sur los principales receptores (figura 3).

⁵ A nivel mundial se consumen algo más de 100 millones de barriles de petróleo al día (incluidos derivados).

⁶ Muchos países, tanto en Asia como en África, son muy dependientes de las importaciones de fertilizantes del Pérsico para su agricultura (Sudán con un 54 %, Sri Lanka un 36 % o Australia con un 32 %). Datos disponibles en: <https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>



Data source: U.S. Energy Information Administration analysis based on Vortexa
Notes: 1H25= first half 2025. Dates are based on loading date.

Figura 3. Volumen de crudo que pasa a través de Ormuz detallado por países de origen y de destino.

Las aguas de Ormuz no son fáciles de navegar. A pesar de tener una anchura de algo más de 30 km, son poco profundas, unos 70-80 metros de media y algo más (200) en algunas partes, lo que aconseja configurar canales de entrada y de salida⁷. En el marco del conflicto actual, Irán ha modificado el dispositivo tradicional para acercarlo un poco



Figura 4. estrecho de Ormuz (incluye rutas de separación de tráfico, líneas discontinuas)

más a sus costas y poder controlar desde más cerca el tráfico que atraviesa Ormuz.

Toda la costa norte del Pérsico, incluido Ormuz, es iraní. Es un país montañoso, con alturas de terreno de hasta 1.000 metros a pocos kilómetros de la costa (una barrera natural que lo protege de incursiones navales), lo que lo pone en una posición de ventaja. Así, su costa agreste, islas y la poca profundidad de sus aguas facilitan el control sobre el estrecho de Ormuz, que si bien puede no ser un control positivo (asegurar su uso en su beneficio), sí permite un control negativo⁸

⁷ Los petroleros, que transportan entre 2 y 3 millones de barriles de petróleo, tienen calados de hasta 25 metros.

⁸ En geopolítica marítima clásica, se denomina “control negativo del mar” (o de un espacio marítimo) a la situación en la que un actor no puede explotar ese espacio marítimo, pero sí puede impedir que otros actores lo hagan. En este caso, Irán no puede asegurar el uso de la ruta marítima a través de Ormuz por sus buques, pues no tiene capacidad de asegurar el paso seguro por el estrecho, pero sí puede impedir que otros buques naveguen esa ruta.

(impedir que lo utilicen otros actores terceros), actualmente mediante ataques al tráfico marítimo con drones, con misiles desde enclaves costeros, con lanchas rápidas, o minando las aguas del estrecho. La geografía tiende a beneficiar al defensor, y en este caso, ahogar esa arteria comercial clave está dando al régimen de los ayatolás ventaja sobre sus adversarios⁹, aunque también está sufriendo, y de manera grave, el contrabloqueo que efectúa Estados Unidos.

El bloqueo de Irán y el contrabloqueo de Estados Unidos

El pasado 28 de febrero, como continuación de los ataques de junio de 2025 (operaciones *Midnight Hammer* y *Rising Lion*), EE. UU. junto a Israel retoman los ataques a Irán, lo que motiva la reacción de Teherán, que aplica un bloqueo en el estrecho a los buques que no son de su interés. Esto provoca a su vez un contrabloqueo de EE. UU. a los buques que tengan destino o salida en puertos iraníes.

Este doble bloqueo tiene un enorme impacto en el transporte marítimo de hidrocarburos a través de Ormuz, lo que está generando consecuencias económicas a nivel global, precios de la energía disparados, inflación creciente y retrasos en las cadenas de suministros.

El bloqueo de Estados Unidos se basa principalmente en el poder de su fuerza aérea desplegada en bases del Golfo, y sobre todo en su presencia naval, en los grupos de combate de portaaviones que navegan por el golfo de Omán y norte del Índico, que protegen y escoltan a los buques de los países aliados del Pérsico, y desde los que se atacan los buques que salen o se dirigen a puertos iraníes, tratando de romper el bloqueo.

Por su parte, Irán trata de obstruir el paso de buques con la amenaza de despliegue de minas navales, y de ataques de drones, misiles o lanchas rápidas que salen de sus costas. Si en los años 80, durante la llamada “guerra de los petroleros”¹⁰ enmarcada en el conflicto Irán-Irak, las minas fueron el arma principal para tratar de negar el uso del estrecho, en el conflicto actual, además de minas, se utilizan sobre todo sistemas desarrollados con nuevas tecnologías: drones (baratos), misiles de crucero, sensores

⁹ <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2026/08/03/how-long-can-iran-weaponise-hormuz>

¹⁰ <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-48725441>

comerciales, todos ellos ubicados en equipos móviles de lanzamiento.

Se estima que Irán podría contar con unas 6.000 minas, aunque se desconoce el detalle real de esta amenaza. A diferencia de lo sucedido en los años 80, en este conflicto las minas están teniendo un protagonismo menor, y esta amenaza parece que está siendo desmantelada con éxito por buceadores y vehículos no tripulados de los *US Navy Seals*¹¹, al menos en la mitad sur del estrecho, en la costa cercana a Omán (gráfico 7).

Hasta la fecha, no se han confirmado impactos con minas (más allá de la posible propaganda de la Guardia Nacional Republicana iraní), pero la incertidumbre es la baza de Irán. La simple declaración de que hay minas sembradas es un arma en sí misma. Es el juego de la información que prevalece sobre lo que realmente ocurre bajo el agua¹².

Sobre el resto de armas, la orografía del terreno, sumada a la cantidad de drones y/o misiles que se pueden lanzar, y a la movilidad de sus lanzadores, hacen muy difícil combatir esta amenaza, al menos de forma eficaz. Además, Irán no necesita atacar todo el tiempo contra todo: basta un impacto contra un petrolero para que el miedo haga el resto del trabajo. Es el tipo de guerra para la que Irán está preparado.

Con relación a proteger el tránsito de buques de países amigos, buques americanos los escoltan, particularmente a los petroleros, que cruzan Ormuz normalmente durante la noche, y con sus sistemas automáticos de identificación (AIS) apagados para no delatar su posición.

Un factor importante para EE. UU. es que los drones y los misiles (que se usan tanto para atacar a buques como a bases militares americanas y a infraestructuras energéticas en la región) deben ser derribados casi siempre por vectores antiaéreos, cuyo valor puede multiplicar por cien el del propio sistema (dron o misil) a abatir, coste que no es ni asumible ni sostenible en el tiempo. De hecho, el conflicto está afectando de forma grave a las reservas de munición de sistemas antiaéreos de EE. UU., lo que demuestra la enorme dificultad de gestionar la amenaza de los drones baratos.

¹¹ En el estrecho de Ormuz, los buzos de Medidas Contra Minas (MCM) de EE. UU., con personal EOD (*Explosive Ordnance Disposal*) de la Marina y Navy SEALs, han desempeñado un papel crítico y de alto riesgo en la localización, neutralización y eliminación de minas navales iraníes.

¹² *Financial Times*. *The risky mission to de-mine the Strait of Hormuz*. 6 de septiembre de 2026. Disponible en: <https://www.ft.com/content/04031dbe-7412-441e-8aaa-89a9ee6c7439?syn-25a6b1a6=1>

Las consecuencias de este doble bloqueo se manifiestan claramente en los datos de tránsito de buques durante estos últimos meses. El tráfico por Ormuz se redujo inicialmente de unos 120 buques al día a menos de 10 (gráfico 5), y aunque en junio se alcanzó un acuerdo (que permitió un incremento temporal en el tráfico marítimo en la región), su posterior ruptura hizo que se reanudasen los ataques de ambas partes.

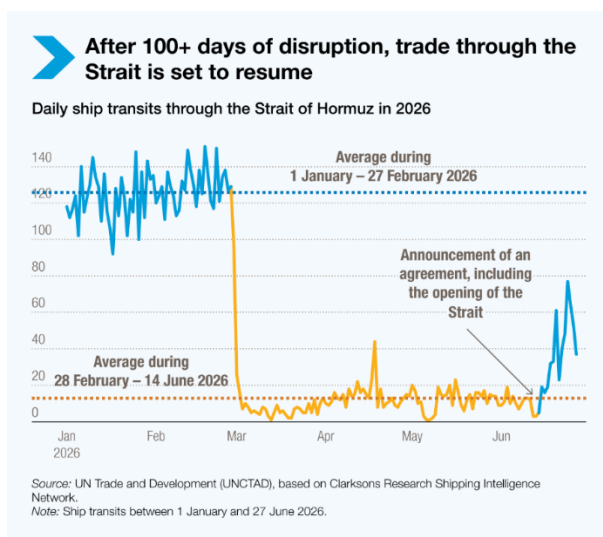


Gráfico 5. Fuente: UNCTAD.

<https://unctad.org/es/news/la-reapertura-de-hormuz-puede-calmar-los-mercados->

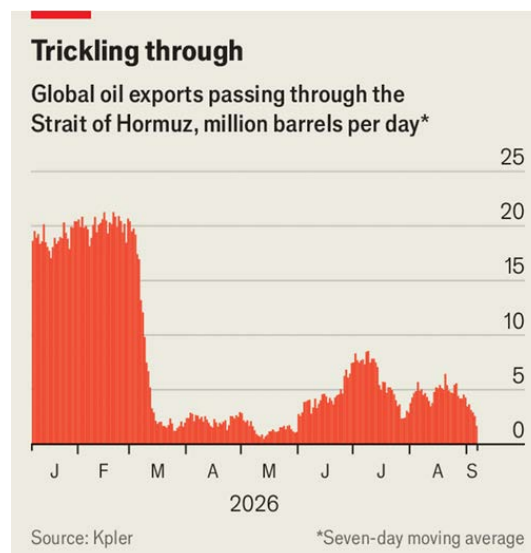


Gráfico 6. Millones de barriles que cruzan Ormuz desde el inicio de la guerra. <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2026/09/09/is-traffic-through-hormuz-really-back-to-normal>

En agosto el número se vuelve a reducir¹³, tendencia que se mantiene en septiembre, con un volumen de petróleo que transita Ormuz de unos 5M de barriles/día, menos de un 25 % de lo que cruzaba regularmente (gráfico 6), con una media de 15 buques¹⁴ al día. Sin embargo, en las últimas semanas de septiembre, y ya en octubre, los números están creciendo, y el volumen de petróleo que cruza Ormuz parece estar acercándose a cifras anteriores a la fecha de inicio del conflicto el pasado febrero¹⁵. A pesar de la falta de resultados de la vía diplomática, las escoltas de buques, las labores preventivas de desminado, el uso de rutas cercanas a Omán (en amarillo en el gráfico 7), y por tanto más alejadas de Irán, son algunas de las razones que explican esa recuperación de la cantidad de crudo que cruza Ormuz.

¹³ <https://edition.cnn.com/interactive/2026/08/world/strait-of-hormuz-shipping-data-traffic-routes-vis-intl/>

¹⁴ <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/strait-of-hormuz-middle-east-data.aspx>

¹⁵ <https://www.kpler.com/es/blog/middle-east-flow-and-disruption-tracker-1-oct-2026>

Los cambios en el dispositivo de separación de tráfico de Ormuz

La ventaja geográfica de Irán le permitió tratar de establecer un nuevo dispositivo de tránsito (en rojo en el gráfico 7) acercándolo más a sus costas, y así poder ejercer un control más cercano con sus drones, misiles y lanchas, además de asegurar a los buques que lo transitan que son aguas libres de minas.

Además, y con la idea de mitigar en cierta medida las sanciones económicas impuestas por Estados Unidos y sus aliados, Teherán está usando el nuevo dispositivo para tratar

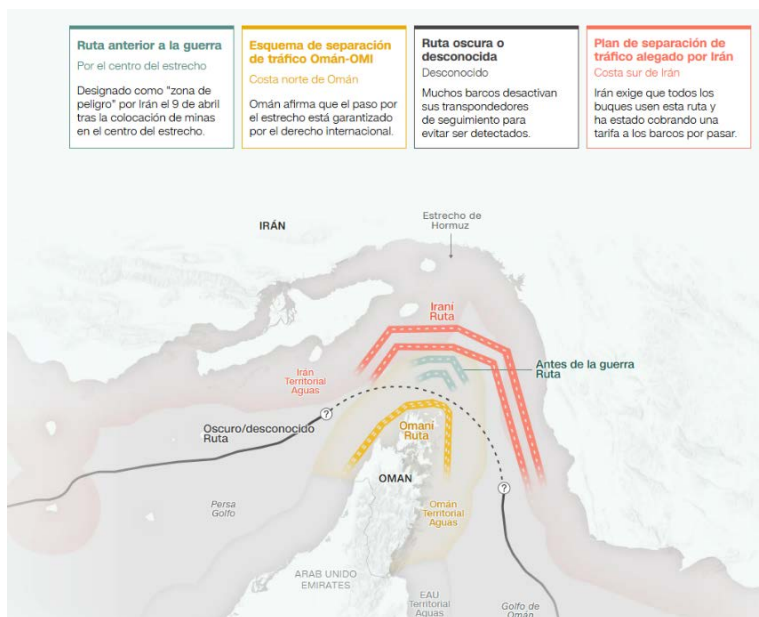


Gráfico 7. Dispositivos y rutas de tráfico en Ormuz. Fuente: CNN Mundo. <https://edition.cnn.com/interactive/2026/08/world/strait-of-hormuz-shipping-data-traffic-routes-vis-intl/>

de imponer un peaje por cruzar el estrecho, que se estima sería de 1 dólar por barril¹⁶ (a pagar en yuanes y así evitar las redes financieras occidentales)¹⁷, y en el que está tratando de involucrar a Omán (repartiendo lo recaudado), aunque Mascate está siendo presionada por Washington, su aliado tradicional, para rechazar esta iniciativa iraní¹⁸.

El gráfico 7 muestra las distintas opciones de paso del estrecho

en la actualidad, todas ellas de alto riesgo, ya que ninguna de las partes puede garantizar la seguridad del tránsito. Sin embargo, EE. UU. está protegiendo la zona sur, la más cercana a Omán, por donde pasan los petroleros protegidos y escoltados por la marina americana.

La situación de lo que realmente sucede en Ormuz sigue siendo bastante confusa, con una guerra de cifras y declaraciones, por ambas partes, que dificulta conocer con detalle

¹⁶ Si por Ormuz pasan 20M barriles/día de petróleo/derivados, esto implicaría unos ingresos de al menos unos 30.000-50.000M \$ al año, críticos para la economía iraní, muy castigada por las sanciones internacionales.

¹⁷ <https://www.larazon.es/internacional/blindaje-chino-dinamita-asedio-financiero-trump-crudo-irani>

¹⁸ Irán pretende establecer nuevas normas, gestionar su ejecución, y hacer un reparto (no equitativo) con Omán. <https://www.forbes.com/sites/guneyyildiz/2026/07/28/hormuz-is-becoming-a-fee-and-permission-regime/>

si se han desplegado minas y dónde, cuántos ataques de drones tienen éxito, y el número real de buques y volumen de petróleo que cruza el estrecho.

Las alternativas (terrestres) a Ormuz. Los oleoductos

La característica principal de Ormuz es que no tiene alternativa vía marítima. El Pérsico es realmente un gran lago con una sola salida, Ormuz, por lo que los países del Golfo están tratando de buscar otras opciones. Arabia Saudí, el principal exportador de la región, está utilizando el oleoducto East-West que cruza el país desde el Pérsico al mar Rojo, hasta el puerto de Yanbu (ver gráfico 8), con capacidad teórica de transportar entre 4 y 5M b/d (millones de barriles por día), lo que le permite ser una alternativa terrestre

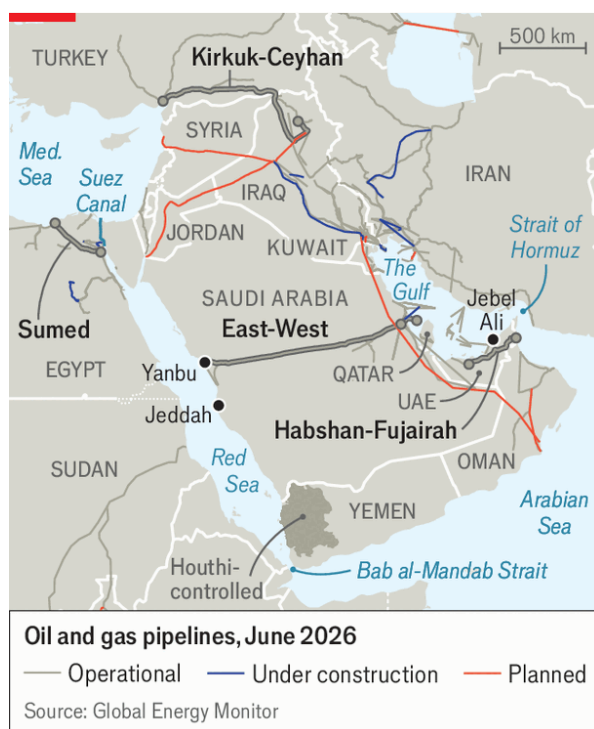


Gráfico 8. Oleoductos que cruzan Arabia Saudí (East-West) y Emiratos Árabes Unidos (Habshan-Fujairah).

parcial a Ormuz, aunque siendo una infraestructura fija es altamente vulnerable. De hecho, el pasado 11 de septiembre Riad tuvo que cerrar temporalmente el oleoducto (se reabrió diez días después¹⁹) por los daños producidos en parte de la infraestructura por ataques con drones desde Irak, por parte de grupos (*proxies*) aliados de Irán.

Por su parte, Emiratos está utilizando el oleoducto de Habshan-Fujairah (ver gráfico 8), que cruza por tierra hasta el golfo de Omán evitando Ormuz, y está construyendo un segundo conducto con el objeto de duplicar la capacidad actual de 2M de

barriles/día, y alcanzar en un año los 4M b/d²⁰. Un reciente documento del CSIS destaca que actualmente son siete los proyectos en curso de construcción de oleoductos para evitar Ormuz, que de acuerdo a estimaciones de Goldman Sachs podrían ampliar la capacidad actual en 4M barriles/día para finales de 2027, y hasta en 7M b/d para finales de 2028. Una vez completadas estas infraestructuras se reduciría de forma notable la

¹⁹ <https://gulfnnews.com/business/energy/saudi-oil-lifeline-reopens-aramco-restarts-east-west-pipeline-bypassing-hormuz-1.500684800>

²⁰ <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2026/08/03/how-long-can-iran-weaponise-hormuz>

importancia del estrecho de Ormuz, y por tanto la fuerza coercitiva de Irán²¹ en Ormuz, su “as en la manga”. En todo caso, no debemos obviar la vulnerabilidad de los oleoductos como instalaciones terrestres fijas, por la facilidad de ser atacados como ha ejecutado recientemente Irán a través de *proxies*.

En este escenario altamente volátil e inestable, en las últimas semanas de septiembre (2026), los rebeldes hutíes de Yemen (*proxies* de Irán) han tomado el puerto de Moca y la isla de Perim²², posiciones clave en las proximidades del estrecho de Bab-el-Mandeb, lo que les coloca en una posición ventajosa para controlar este paso y poder así bloquear la salida de petroleros saudíes que desde Yanbu salen hacia Asia evitando Ormuz.

La opción de que los petroleros cruzaran Suez y dieran la vuelta a África con destino a Asia se considera poco viable, tanto por el enorme incremento de distancia y tiempo en

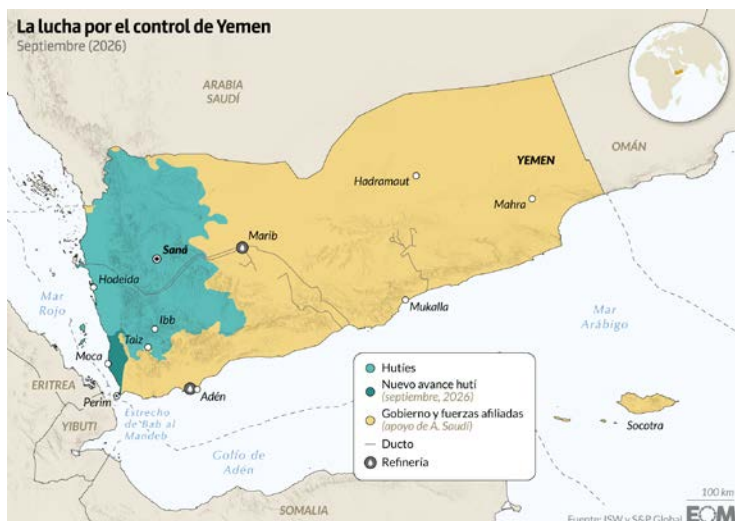


Gráfico 9. Posiciones tomadas por los hutíes en las proximidades del estrecho de Bab-el-Mandeb (septiembre de 2026).

hacer el tránsito, como por las limitaciones de calado de Suez, que a pesar de las últimas modificaciones está restringido a 20 metros (*Suezmax*), lo que no permite el paso de los grandes buques petroleros (VLCC y ULCC)²³.

Entre finales de 2023 (tras los atentados terroristas de Hamás a Israel del 7 de octubre) y el año

2025, los rebeldes hutíes consiguieron reducir el tráfico marítimo por el mar Rojo a casi la mitad, con importantes consecuencias económicas a nivel global y regional²⁴. Aunque en 2026 se estaban recuperando niveles de tráfico previos a 2023, estas nuevas iniciativas hutíes buscan recobrar protagonismo en la región, complementando el bloqueo iraní de Ormuz con un potencial control hutí en el tráfico de petroleros que cruza

²¹ <https://www.csis.org/analysis/postwar-threat-gulf-energy-infrastructure>

²² <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/mapa-huties-yemen/>

²³ <https://www.air-shipment.com/new/oil-tanker-classifications-guide-cover.html>

²⁴ Por el mar Rojo navega el 12 % del tráfico marítimo global, y el 30 % del tráfico de contenedores (carga de alto valor). Los ataques hutíes provocaron que el tráfico se redujera en más de la mitad durante casi dos años (en el caso de contenedores se redujo casi totalmente, optando las grandes navieras por dar la vuelta a África). En septiembre de 2026 el tráfico de contenedores se ha restablecido en el mar Rojo, pero solo hasta un 70 % del que había en 2023.

Bab-el-Mandeb.

A pesar de esta amenaza, las alternativas terrestres (oleoductos) están contribuyendo a la salida de un volumen significativo de petróleo desde el Pérsico. De acuerdo con los datos de Kpler²⁵, de 1 de octubre, el volumen total de petróleo y derivados que salen del Golfo se está recuperando en las últimas semanas (septiembre), cifrándose en cerca de 20M barriles/día, 12M a través de Ormuz (esencialmente a través del corredor sur, pegado a la costa de Omán) y los otros 8M a través de los citados oleoductos (terminales del golfo de Omán y del mar Rojo). Esto nos sitúa en cifras cercanas a las de antes del conflicto, aunque en un escenario de alta incertidumbre y volatilidad, pero que está permitiendo que el precio del barril se mantenga, con altibajos, en el entorno de los 100 \$/barril.

Ormuz, el Derecho Internacional (UNCLOS) y la prohibición de cobro de peajes

En el marco del Derecho Internacional, la libertad de navegación y la seguridad de las rutas marítimas están garantizadas por la Convención de NN. UU. sobre Derecho del Mar (UNCLOS, por sus siglas en inglés). Con relación a los estrechos, la norma establece el llamado derecho de “paso en tránsito” por estrechos o canales internacionales²⁶, donde los Estados ribereños no podrán impedir o aplicar tributos por cruzarlos, aunque se les permite establecer dispositivos de separación ajustados a la reglamentación internacional, y que podrán modificar cuando las circunstancias lo requieran.

UNCLOS es una norma que ha alcanzado muy amplio consenso, habiendo sido firmada y ratificada por 168 países. Sin embargo, se deben destacar por su relevancia en lo marítimo los países que no lo han firmado (Estados Unidos, Israel o Turquía entre otros²⁷), o aquellos que, habiendo firmado, no lo han ratificado (Irán o Emiratos), la mayoría implicados en la crisis de Ormuz.

Es un hecho que la gran mayoría de países, incluso los que no han firmado, reconocen como derecho consuetudinario las normas relativas al paso en tránsito, pero como todo el derecho internacional, cuando un Estado ribereño no quiere cumplir la norma, es muy difícil obligarle. Es significativo destacar que Omán, que ratificó UNCLOS en 1989, está

²⁵ <https://www.kpler.com/es/blog/middle-east-flow-and-disruption-tracker-1-oct-2026>

²⁶ Artículos 37 a 45 (ambos incluidos).

²⁷ EE. UU. no ha firmado UNCLOS principalmente por su desacuerdo con las disposiciones sobre gestión de los fondos marinos, en particular la minería, y sobre competencias de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA).

valorando la propuesta de peaje de Irán, en contra de las disposiciones del “paso en tránsito”, aunque, por otra parte, presionado por su aliado americano para descartarlo.

Aceptar el pago de un peaje, compensación, contribución o como metafóricamente se quiera denominar el cobro de una cantidad de dinero por cruzar Ormuz, supondría una clara ruptura de una norma de derecho internacional ampliamente aceptada y sentaría un precedente muy negativo, pues la gobernanza de las principales rutas marítimas mundiales podría pasar de un marco normativo basado en reglas (UNCLOS, y en este caso el “derecho de paso en tránsito”²⁸) que prohíbe expresamente el cobro de peajes, a otro moldeado por la influencia estratégica y las asimetrías de poder²⁹.

Supondría *de facto* la ruptura de las reglas del juego del tráfico marítimo, de la libertad de navegación, lo que podría provocar que países ribereños en otros *choke points*, como Malaca, intentaran implementar iniciativas similares. Prueba de la importancia que esto tiene para EE. UU. (aunque no haya suscrito UNCLOS) y sus aliados occidentales, es que la declaración final de la Cumbre de Ankara (OTAN), de solo cinco puntos, utiliza uno de ellos para hacer una referencia explícita a la libertad de navegación en el estrecho de Ormuz³⁰.

Quienes podrían estar más inclinados a aceptar esta solución como mal menor son las navieras³¹, pues sería un coste asumible con relación al valor de la carga, lo que daría seguridad y estabilidad al paso por Ormuz. Aunque las tarifas de los seguros varían enormemente en función de los ataques, compañías como Lloyd's³² continúan asegurando barcos en la situación actual, aunque con costes que se han multiplicado de forma exponencial, pasando del 0,25 % del valor del buque antes de la guerra a entre el 7,5 % y el 10 %³³ (lo que incrementa notablemente el precio del petróleo en destino).

²⁸ UNCLOS, art. 37-44. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

²⁹ <https://researchcentre.trtworld.com/publications/analysis/the-price-of-passage-irans-hormuz-strategy/>

³⁰ <https://www.nato.int/en/about-us/official-texts-and-resources/official-texts/2026/07/08/the-ankara-summit-declaration>

³¹ Los grandes petroleros transportan entre 1 y 2 millones de barriles de petróleo, por lo que el coste del peaje sería del entorno de 1 \$ por barril, lo cual sería económicamente asumible, aunque no política y legalmente.

³² <https://beinsure.com/news/lloyds-keeps-hormuz-cover-available-as-war-risk-rates-jump/>

³³ A modo de ejemplo, en fecha 5 de agosto y para un petrolero VLCC (*Very Large Crude Carrier*) valorado en 138M\$, la prima ha subido de 0,345M\$ a entre 10,3 y 13,8M\$ según Lloyd's. Disponible en: <https://edition.cnn.com/interactive/2026/08/world/strait-of-hormuz-shipping-data-traffic-routes-vis-intl/>

LA SITUACIÓN EN ORMUZ Y SUS POSIBLES CONSECUENCIAS

Ormuz nos vuelve a recordar lo testaruda e influyente, aunque no siempre determinante, que es la geografía. En el actual conflicto entre EE. UU. e Israel contra Irán, el estrecho se está convirtiendo en protagonista por su impacto en el comercio mundial de gas y petróleo.

De hecho, la primera acción de Irán, en reacción a los ataques que comenzaron el pasado 28 de febrero, fue tratar de cerrar Ormuz, su “as en la manga”, provocando así un aumento de la incertidumbre en los mercados de energía, en las propias rutas marítimas, y en consecuencia en las finanzas a nivel global.

Algunas consecuencias económicas

Los precios del barril de crudo han subido sobre un 50 % desde el inicio del conflicto, aunque mantienen cierta estabilidad en el entorno de los 100 \$/barril, lo cual, si bien es preocupante, no es crítico³⁴.

Este aumento de precios de la energía alimenta la inflación, ante lo cual la respuesta natural de los bancos centrales es subir los tipos de interés, y por tanto enfriar la economía. Aunque la incidencia es global, los efectos son desiguales, siendo más severos en países en desarrollo y menos desarrollados (Asia y África), donde además impacta también de manera muy importante el fuerte incremento (hasta un 40 %) del precio de los fertilizantes (un tercio del comercio marítimo global de fertilizantes sale del Pérsico a través de Ormuz), con el consiguiente impacto en la agricultura, y en potenciales hambrunas³⁵.

En su último informe³⁶ (septiembre de 2026), UNCTAD estima que el crecimiento de las economías en desarrollo disminuye del 4,7 % en 2025 al 4 % en 2026, y a nivel global se proyecta un crecimiento del 2,6 % frente al 2,9 % del 2025. Si bien la dependencia energética no es el único factor, es elemento principal en esta evolución. A nivel europeo³⁷, la inflación alcanza el 3,8 % en septiembre de 2026, casi dos puntos más que hace un año, con la energía como elemento de más peso en esta subida.

³⁴ https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2026d3_en.pdf

³⁵ https://unctad.org/system/files/official-document/osgtinf2026d1_en.pdf

³⁶ <https://unctad.org/publication/trade-and-development-report-2026>

³⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-euro-indicators/w/2-02102026-ap>

En los países del Golfo, el Banco Mundial estima³⁸ una contracción del PIB de la región de un -2,1 % que contrasta con el crecimiento previsto de hasta el +3,6 % antes del inicio del conflicto. Emiratos y Arabia Saudí pasarían del 6,2 y 4,6 % en 2025, a un -1,6 y -2,0 % respectivamente en 2026. Qatar con un -21 % y Kuwait con -14,6 % serían los más perjudicados este año. Irán por su parte pasaría del 3,8 % previsto a un -12,4 %.

La aproximación militar de Estados Unidos y de Irán a la crisis de Ormuz

Es innegable que Estados Unidos sigue siendo la gran potencia marítima, que ejerce el poder naval a nivel global. Es el único país con “capacidad” potencial de ejercer el “control del mar”, lo que significa asegurar la libertad de navegación, y mantener seguras las rutas marítimas de navegación.

Sin embargo, en este caso, la forma de proyectar poder naval de Estados Unidos no está siendo del todo efectiva. Ha logrado éxitos tácticos importantes, pero no ha conseguido controlar el estrecho de Ormuz ni mantener la libertad de navegación. Se enfrenta a un adversario que entiende el conflicto como existencial, que tiene la geografía a su favor, y que cuenta con la capacidad de asumir unos costes casi desproporcionados.

Las cartas con las que juega Irán son unas capacidades militares de bajo coste (drones, misiles, minas, etc.), abundantes, dispersas, y desplegadas con una sobresaliente movilidad. Son efectivas, pues no solo son difíciles de destruir individualmente, sino que el coste de hacerlo supera en órdenes de magnitud lo destruido. Irán se ha preparado para esta situación durante décadas, con una estructura militar descentralizada, almacenamiento disperso de armas, y lanzadores móviles de drones, en lo que se denominó “Defensa Mosaico”³⁹ por el entonces líder de la Guardia de la Revolución Islámica Ali Jafari.

Y todo esto sucede en un espacio geográfico agreste y difícil de atacar, dominado por el defensor, que no solo hace poco recomendable un desembarco anfibio (militar) en sus costas, sino que reduce de forma notable la efectividad de una campaña aérea convencional (EE. UU. ha lanzado desde el aire enormes cantidades de munición, con resultados reales muy limitados).

³⁸ <https://www.thenationalnews.com/business/economy/2026/10/06/world-bank-says-middle-east-economy-to-contract-21-in-2026-on-iran-war/>

³⁹ <https://global-strategy.org/clave-resistencia-irani/>

Las matemáticas de atrición, los costes de un conflicto asimétrico en un punto de estrangulamiento, tienden a favorecer al defensor a medida que pasa el tiempo, que se prolonga el conflicto. EE. UU. tiene prisa, pero Irán no tanta, mientras pueda aguantar. Para Teherán, mantener la situación es una victoria, mientras resista y no colapse (aunque su situación económica y social es muy complicada). No necesita derrotar a EE. UU., solo tiene que hacer que el conflicto sea largo y resistir; infligir unos costes que Washington no pueda asumir, y que opte por retirarse o dar por finalizado el conflicto en unos términos poco favorables.

A largo plazo, y si consigue resistir, la actual reapertura del frente en el mar Rojo por parte de los rebeldes hutíes permitiría a Teherán aspirar a una situación cuando menos

intimidante, controlar Ormuz, y que sus aliados (*proxies*) hutíes controlaran Bab-el-Mandeb⁴⁰, el considerado como segundo frente de Irán⁴¹.

Una realidad que acoge pocas dudas es que mientras EE. UU. no desembarque tropas en la costa de Ormuz, no ponga botas sobre el terreno⁴² (lo que previsiblemente no hará), Teherán podrá

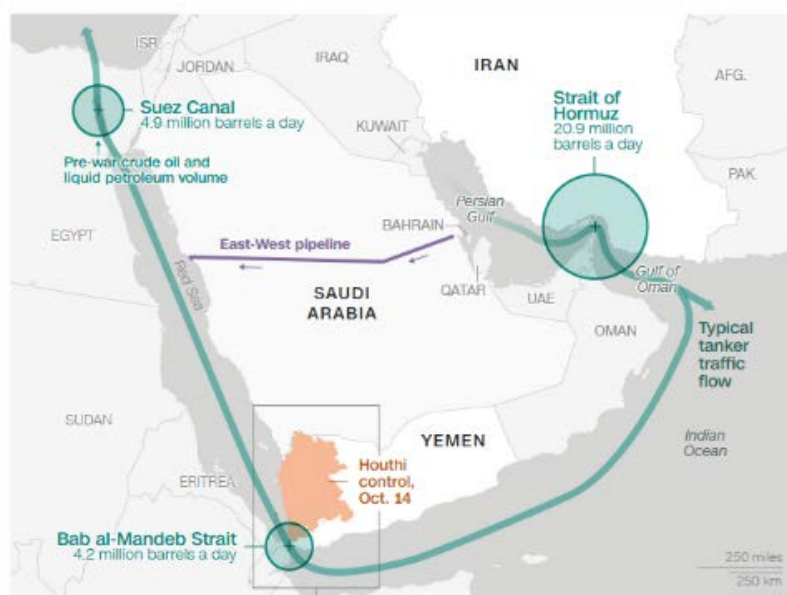


Gráfico 10. Se muestran los choke points, Ormuz y Bab-el-Mandeb que podrían ser controlados por Irán y los hutíes respectivamente. Fuente: nota al pie 39.

mantener el control de Ormuz (aunque sea un control negativo), lo que ilustra la brecha entre realizar ataques aéreos y eliminar la amenaza. La geografía siempre está ahí, y es evidente que las islas y la costa iraní al norte de Ormuz son un baluarte militar natural, que combina geografía favorable con una doctrina que explota esa ventaja.

⁴⁰ <https://edition.cnn.com/2026/10/17/economy/us-iran-war-shipping-trade-hormuz-bab-el-mandab-strait-intl>

⁴¹ Alley, A. L. y Minor, A. *Iran's Second Front*. Foreign Affairs, 11 de septiembre de 2026. Disponible en: <https://www.foreignaffairs.com/yemen/irans-second-front>

⁴² Asegurar el estrecho requeriría operaciones terrestres a gran escala, eliminar los sitios de lanzamiento y asegurar una extensa franja costera. Requiere tropas en tierra, meses para ejecutarla y exponer esas tropas a ataques iraníes.

Washington ya tuvo un plan para tomar Ormuz y sus islas en los años 80, que estimaba que serían necesarios al menos 6.000 marines⁴³. Hoy en día, con la tecnología de drones, resultaría algo temerario intentar un desembarco anfibio en las poco accesibles islas y costa norte de Ormuz, donde sería previsible un número de bajas no aceptable por la sociedad americana. Además, sería difícilmente sostenible, tanto a nivel de tropas como logístico, mantener la posición en el tiempo bajo amenaza permanente de fuerzas militares iraníes.

El colapso del régimen de los ayatolás, esencialmente a través de la economía, es la línea de acción principal para EE. UU., aunque hoy por hoy no está claro que alcanzar el objetivo esté cercano. Irán, aunque muy debilitado, cuenta entre otros con el apoyo (silencioso) de China, y de Rusia, en cierta medida interesados en un conflicto largo, y así desgastar a Estados Unidos.

Situación en octubre de 2026; continúa la inestabilidad, pero las cifras de crudo que sale del Pérsico se recuperan

Tras más de seis meses de conflicto, la situación en Ormuz sigue estancada, sin avances significativos, y sin perspectivas de solución diplomática en el corto plazo. Aunque continúa el bloqueo mutuo entre Irán y EE. UU., en las últimas semanas Washington está consiguiendo restablecer el flujo de petróleo a niveles cercanos a fechas anteriores a comenzar el conflicto.

Así, EE. UU. está utilizando la parte sur del estrecho (ruta cercana a la costa de Omán) para el paso de grandes buques petroleros durante la noche, escoltados y protegidos por buques americanos, y normalmente con los sistemas de identificación apagados (AIS), y que una vez cruzado Ormuz transfieren su carga a otros petroleros que esperan en el golfo de Omán (*STS – Ship to Ship*) para su posterior distribución a nivel global. Estas operaciones se realizan con unos pocos buques de gran capacidad, que salen, transfieren la carga, y vuelven a entrar en el Pérsico repitiendo el proceso⁴⁴: entran y salen continuamente⁴⁵ escoltados por buques de la *US Navy*.

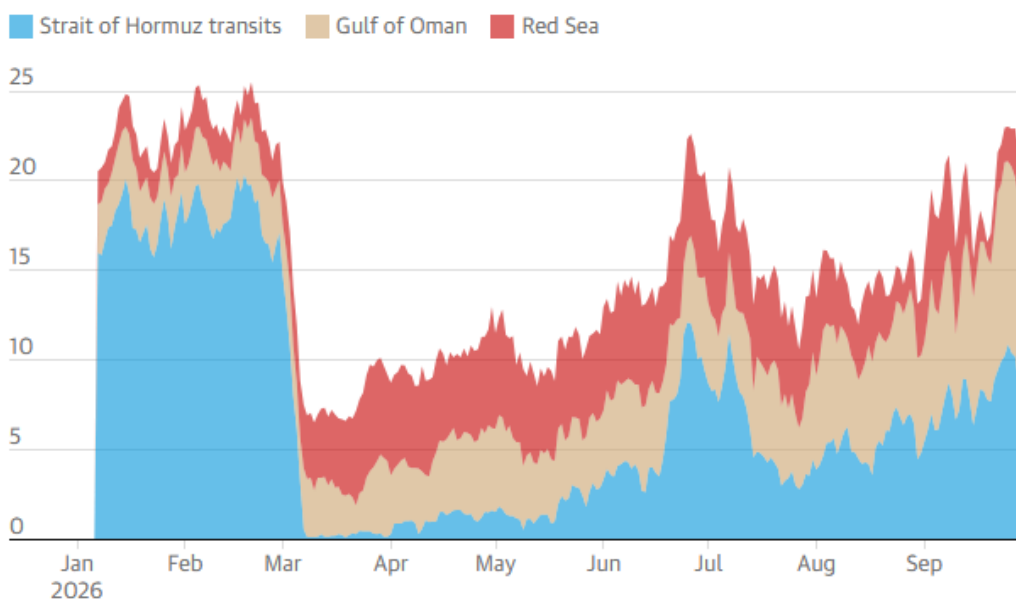
⁴³ <https://www.elmundo.es/internacional/2026/03/18/69ba9eaafdddf4b638b458b.html>

⁴⁴ <https://www.elmundo.es/internacional/2026/10/22/6ada2b0ae85ece1e598b4590.html>

⁴⁵ <https://www.elmundo.es/internacional/2026/10/23/6ad9d425fdddfef108b4577.html>

Daily Middle East oil exports

Net million barrels per day, seven-day rolling average



Guardian graphic. Source: Kpler. Note: Gulf of Oman data includes ship-to-ship transfers and terminal loadings

Gráfico 11. Evolución de las vías de salida del Pérsico del petróleo durante el actual conflicto.

Esto, sumado al uso de oleoductos terrestres (Arabia Saudí con salida por el mar Rojo, y Emiratos por el golfo de Omán, ver gráfico 8), está permitiendo que actualmente la cantidad de crudo que está saliendo del Pérsico se esté incrementando, acercándose a cifras previas al conflicto (ver gráfico 11), a pesar de que el número oficial de buques que cruzan el estrecho sigue en niveles muy bajos. Esta frágil “normalidad actual” no está dependiendo de acuerdos, sino de la intención y la capacidad de los operadores de navegar en un entorno hostil⁴⁶.

Todo esto implica una importante pérdida de influencia de Irán en el control del estrecho⁴⁷, que además no consigue que su petróleo cruce debido al bloqueo naval estadounidense. Esto le obliga a intentar incrementar sus acciones ofensivas, aunque sus capacidades para hacerlo están muy degradadas por los ataques estadounidenses.

Así, este aumento de flujo de petróleo se produce en un escenario donde los ataques a buques se siguen produciendo casi a diario, tanto por parte americana, como por la iraní,

⁴⁶ <https://www.elmundo.es/internacional/2026/10/11/6ac8e7dbe85ece93398b4599.html>

⁴⁷ <https://edition.cnn.com/2026/09/29/economy/oil-strait-of-hormuz-iran>

principalmente con drones y misiles, aunque la Guardia de la República Islámica⁴⁸ declara que se han producido impactos de buques con minas navales (no confirmados).

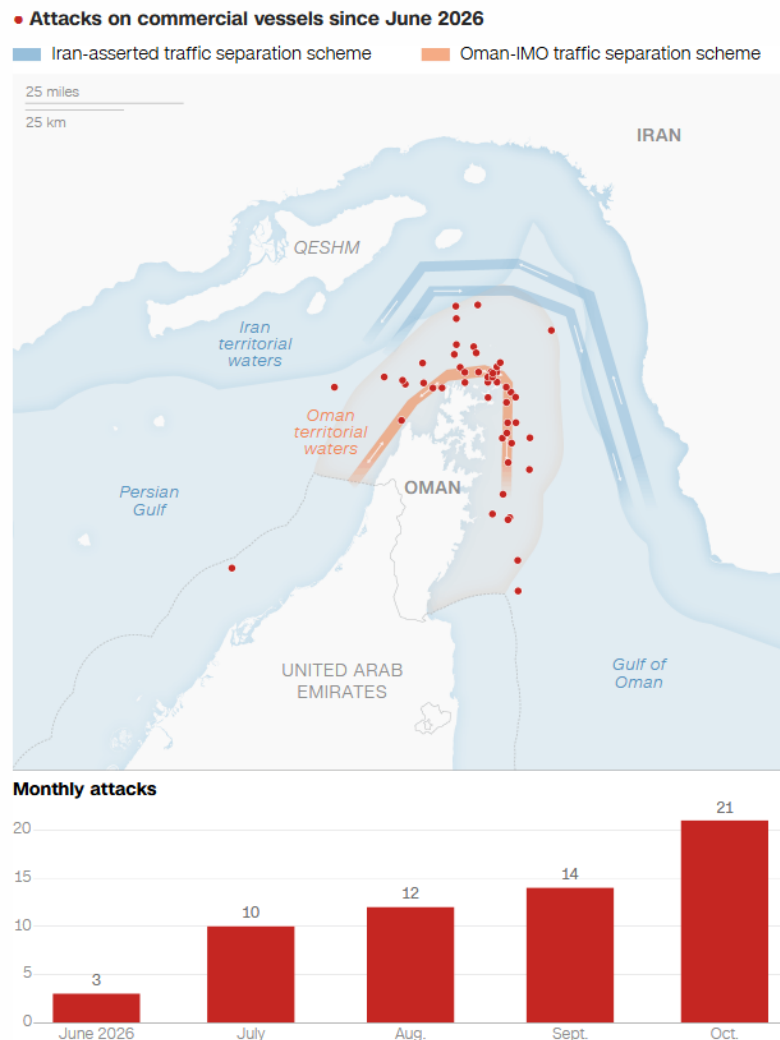


Gráfico 12. Ataques a buques en el golfo Pérsico, estrecho de Ormuz y golfo de Omán desde junio de 2026. Fuente: <https://edition.cnn.com/2026/10/15/middleeast/strait-of-hormuz-ships-sunk-iran-intl-hnk>

El gráfico 12 muestra esa reacción iraní, con un relevante incremento en el número de ataques en las últimas semanas⁴⁹ (más de 20 en la primera quincena de octubre), en algunos de los cuales se han hundido buques (los expertos creen que con drones y no con minas, como declaran fuentes iraníes).

Es innegable que EE. UU. está empleando enormes recursos en la región con el objetivo de restablecer el flujo de hidrocarburos por el estrecho, y de mantener el bloqueo para impedir que lo crucen los buques con intereses iraníes.

La presencia de al menos dos grupos de combate de portaaviones⁵⁰ (CSG Carrier Strike Group) en la región durante los últimos meses, como se muestra en el gráfico 13, nos da una idea del enorme esfuerzo naval que está realizando Estados Unidos para impedir/limitar el control iraní de

⁴⁸ <https://www.iranintl.com/en/202610100347>

⁴⁹ <https://news.usni.org/2026/10/09/october-sees-near-daily-strikes-on-ships-in-hormuz>

⁵⁰ EE. UU. suele tener tres o cuatro CSGs desplegados permanentemente por distintos escenarios marítimos. Normalmente tiene dos en el Pacífico Occidental, en tareas de presencia naval y control del mar, en respuesta al auge marítimo, comercial y naval de China. Desde hace seis meses tiene al menos dos CSGs desplegados en el Índico norte, en las proximidades del golfo de Omán, en detrimento del Pacífico Occidental, su área de interés prioritario.

Ormuz, a costa de desguarnecer otros escenarios marítimos globales de interés.



Gráfico 13. Despliegue de Grupos de Ataques de Portaaviones (CSG) y Grupos Anfibios (ARG) de la US Navy por el mundo. 19 OCT 26. Fuente: <https://news.usni.org/2026/10/19/usni-news-fleet-and-marine-tracker-oct-19-2026>

En el momento de cerrar este análisis⁵¹, la situación en Ormuz parece decantarse poco a poco hacia el lado americano, con una recuperación de flujos que salen del Pérsico, y una cierta pérdida de control de Irán de la situación en el estrecho, que no consigue que sus buques lo atraviesen de forma segura, y no es capaz de impedir el tránsito de los escoltados por Estados Unidos.

Sin embargo, la incertidumbre permanece: por una parte, por el enorme esfuerzo militar que está haciendo EE. UU., que no parece que sea sostenible en el tiempo, y por otra, en relación con el creciente riesgo de colapso económico de Irán (prevista una pérdida del 15 % de su PIB en 2026) que podría aclarar el escenario y obligarle a aceptar un acuerdo poco favorable a sus intereses.

La postura de terceros actores

Algunos analistas defienden que el objetivo de Irán no es derrotar al poder naval y aéreo estadounidense, que sabe imposible, sino convencer a los actores comerciales de que

⁵¹ Este análisis se cierra con fecha 24 de octubre de 2026.

EE. UU. ya no tiene capacidad de garantizar la seguridad en las rutas marítimas, y en la región. La alianza de Turquía, Arabia Saudí y Paquistán, el “Pacto de la Meca” firmado el pasado 7 de agosto, una suerte de OTAN islámica, es una prueba fehaciente de ello⁵².

En esta crisis de Ormuz es interesante la postura de actores externos, particularmente los asiáticos (figura 3), los más perjudicados por la reducción del volumen de hidrocarburos que salen del Pérsico.

China, aunque fuertemente afectada (recibía algo más de 5M barriles/día del Golfo), está sabiendo gestionar su dependencia energética. Ha diversificado sus proveedores, y está administrando inteligentemente sus reservas. Su dependencia del Pérsico no llega al 50 % de lo que necesita comprar (unos 12M b/d), mientras que Japón o Corea del Sur dependen entre un 60 y un 70 % del petróleo del Golfo.

China mantiene una discreta postura en segundo plano, aunque no hay que olvidar que es aliado de Irán (que ha entrado en la OCS en 2023 y en los BRICS+ en 2024 reforzando sus lazos con China en una visión multipolar).

Por otra parte, como gran potencia comercial y de hecho fábrica del mundo, China necesita de unas rutas marítimas seguras. Las aspiraciones de Irán de imponer peajes en Ormuz van en contra de los intereses globales de China, que necesita de esa “libertad de navegación”, vital para su economía, y que actualmente no tiene capacidad de garantizar. EE. UU. sigue siendo la potencia marítima hegemónica, con capacidad naval para el “control del mar”, condición que China parece pretender disputarle en un futuro⁵³, particularmente en sus mares cercanos, y que desde hace años está tratando de crear las condiciones para hacerlo.

Además, China es un espectador privilegiado de lo que sucede en Ormuz. Está viendo cómo se reducen los arsenales de munición⁵⁴ de EE. UU. (tanto en ataques a instalaciones iraníes como para derribar drones o misiles baratos con sistemas de última tecnología), a la vez que analiza las capacidades de EE. UU. en conflictos multidominio.

⁵² <https://www.foreignaffairs.com/united-states/iran-and-new-rules-global-power-pape>

⁵³ Romero, A. *El poder portuario. Elemento clave en el ascenso marítimo de China*. IEEE, documento de análisis 19/2026, de 4 de marzo. <https://www.defensa.gob.es/ceseden/-/ieeee-2026-poder-portuario-ascenso-maritimo-china-analisis19>

⁵⁴ Lo cual podría afectar a la capacidad militar de EE. UU. en una posible acción en el mar del Sur de China en un futuro.

Asimismo, está aprendiendo de la estrategia iraní en Ormuz, y que Taiwán podría aplicar en una posible invasión o ataque chino desde el continente⁵⁵.

Rusia es posiblemente el gran beneficiado de la situación en Ormuz, pues las noticias y constantes declaraciones están acaparando los titulares de prensa en detrimento de la guerra en Ucrania. A esto se suma que un precio del petróleo alto, en un mercado desabastecido, convierte a Rusia en un actor irremplazable. Los recientes y controvertidos acuerdos entre Trump y Putin para la venta de diésel ruso⁵⁶ (en contra de las sanciones internacionales al petróleo ruso) para reducir los precios del combustible con vistas a las elecciones del 3 de noviembre, son un claro ejemplo de ese nuevo orden mundial más pragmático, donde los principios y los valores pierden peso en favor de los intereses.

Además, Rusia e Irán son en cierta medida aliados de conveniencia que se apoyan mutuamente en sus respectivos conflictos. Parece que Moscú está proporcionando a Teherán información de inteligencia que pueda facilitar las represalias de Irán contra los países del Pérsico, mientras que Irán puede estar suministrando drones de bajo coste a Rusia para su uso en la guerra con Ucrania, posiblemente a través del Caspio (difícilmente controlable por actores externos). Por otra parte, y en esta compleja ecuación de intereses cruzados, es significativo destacar que se han desplegado en países del Pérsico expertos ucranianos en derribar drones⁵⁷ (iraníes) con la idea de apoyarlos en su defensa ante ataques iraníes.

En último lugar, es digna de mención la postura de los países europeos, que no se han involucrado ni en el conflicto general de Irán, ni en Ormuz en particular, con manifiesto malestar por parte de EE. UU. Aunque la Alta Representante Kallas ha declarado que la guerra de Irán no es la guerra de Europa, preocupa la situación en el estrecho. Aunque recibe menos del 5 % del petróleo que sale del Pérsico, el hecho de que los precios de la energía sean globales hace que Europa esté sufriendo las consecuencias de la situación en la salida del Pérsico (la inflación en 2026 duplicará la de 2025).

⁵⁵ Una defensa con drones y misiles de bajo coste desde la costa occidental de Taiwán, agreste y fácil de defender (la geografía favorece inicialmente a Taiwán), podría saturar los sistemas de defensa de los buques chinos que se acercaran a la isla en un hipotético intento de desembarco anfibio.

⁵⁶ <https://www.economist.com/europe/2026/10/12/donald-trump-is-again-threatening-to-cut-off-arms-to-ukraine>

⁵⁷ <https://www.nytimes.com/2026/03/18/world/middleeast/ukrainian-experts-in-middle-east-fight-drones.html>

Sin embargo, la principal preocupación para Europa es la libertad de navegación, vital también para sus intereses comerciales. Así, se pretende mantener la operación de seguridad marítima EUNAVFOR ASPIDES⁵⁸ en aguas del mar Rojo (de resultados cuando menos muy limitados), así como posiblemente lanzar una vez finalice el conflicto una misión para mantener Ormuz abierto (Reino Unido, Francia y otros europeos). No se esperan acciones durante el conflicto, lo que nos hace considerar que Europa está, en cierta medida, atrapada entre la angustia económica y la irrelevancia geopolítica.

Visto lo anterior, parece razonable considerar que una misión asiática tendría más razón de ser que una europea, pues además de ser los más perjudicados por la situación, tendría la percepción de ser más neutral. La realidad es que los países asiáticos tienen más capacidades militares que los europeos, pero su arquitectura diplomática está fragmentada, y tienen un multilateralismo muy poco activo. A modo de ejemplo, India, perjudicada por la crisis, ejecuta su estrategia particular desplegando buques de guerra hasta el golfo de Omán, pero de forma unilateral, sin coordinar con terceros.

Cómo podría evolucionar la situación en las próximas semanas/meses

Si bien Irán no puede bloquear completamente el estrecho de Ormuz, Estados Unidos tampoco puede abrirlo del todo. Como destacan Haass y Kissane⁵⁹, medio año de ataques militares y de coacción económica no ha conseguido que Irán (y sus *proxies*) hagan concesiones, y no hay razones para pensar que las amenazas de EE. UU. les van a hacer cambiar su comportamiento. Tampoco parece posible que EE. UU. y sus aliados protejan indefinidamente la estructura energética de la región y los envíos de crudo a través de Ormuz (y de los oleoductos) de la amenaza iraní y sus *proxies*.

Los costes económicos y militares del conflicto se están volviendo inaceptables, lo que nos invita a considerar que la opción menos mala sería volver a la diplomacia. Aunque un acuerdo negociado podría tener un coste político para la actual administración americana, el fin de la guerra y la bajada de precios del combustible serían recibidos con alivio en EE. UU. y en la mayor parte del mundo, excepto en algunas partes de Oriente Medio donde se enfrentarían a un Irán no derrotado y por tanto empoderado.

⁵⁸ https://www.eeas.europa.eu/eunavfor-aspides_en?s=410381

⁵⁹ <https://www.foreignaffairs.com/iran/stalemate-iran-not-sustainable>

Stephen Walt⁶⁰ nos recuerda que, sobre las guerras en Oriente Medio, las experiencias americanas son bastante negativas (Irak 2003, Afganistán, etc.). Mientras Washington lucha por objetivos menos vitales, los oponentes suelen ser más resueltos pues tienen mucho más en juego; en el caso de Irán, el conflicto actual es existencial. En estos escenarios, el más débil no suele ganar por victoria militar, sino esperando a que el poder más fuerte se dé cuenta de que invertir soldados y dinero en un lodazal no merece la pena.

Irán, por su parte, sigue apostando por una estrategia de máximos: escalada y ofensiva continuada, buscando perjudicar la economía global y en particular la de los socios regionales de EE. UU. El objetivo último de Teherán es que permanecer en la región sea demasiado doloroso para Washington, y que por tanto se vea obligado a ceder y aceptar cierto control de Teherán sobre Ormuz, así como reconocer el estatus a Irán como gran potencia regional. Parece que Irán está dispuesto a mantener el rumbo, a resistir, y a continuar los combates hasta conseguirlo⁶¹.

El concepto clásico de “victoria” significa alcanzar los objetivos políticos por los que uno fue a la guerra, pero el de “victoria militar” tiene otras implicaciones. Significa que los objetivos se consiguen en el campo de batalla y no en la mesa de negociaciones. La idea de victoria militar es un mito peligroso⁶².

Todas las guerras modernas terminan en acuerdos negociados, que realmente no son la segunda mejor opción sino la única opción real. Ganar una guerra requiere ofrecer a los “perdedores” una solución más favorable que la resistencia continua. En el caso de este conflicto, las expectativas de una victoria militar han dejado a la administración sin una planificación seria de negociación, que finalmente será inevitable⁶³.

El enorme esfuerzo militar que supone la situación actual en Ormuz, sumado a que para la mayoría de los estadounidenses el único precio visible en el conflicto es la inflación, probablemente obligará a EE. UU. a retomar más pronto que tarde (semanas) la solución diplomática. Irán, a pesar de su enorme capacidad de resistencia y resiliencia (del régimen, y de su propia población, que aunque no respalda a la República Islámica, su

⁶⁰ <https://foreignpolicy.com/2026/08/05/iran-trump-lost-wars-us-military-history-strategy-geopolitics/>

⁶¹ <https://www.foreignaffairs.com/united-states/why-iran-escalates>

⁶² <https://www.foreignaffairs.com/united-states/myth-military-victory>

⁶³ *Ibidem*

ira hacia el gobierno ha sido absorbida por su ira hacia Washington⁶⁴), se verá obligado a considerar, y posiblemente sin objetivos de máximos.

Washington no parece que pueda derrocar a la República Islámica, ni hacerle abandonar su programa nuclear, ni que deje de apoyar a sus *proxies*, ni que renuncie al control de Ormuz (aunque lo pueda perder temporalmente), y Teherán no tiene capacidad de obligar a EE. UU. a abandonar la región, o a que deje de utilizar sus herramientas económicas y militares coercitivas. La guerra está demostrando que ninguna de las partes puede asestar un golpe decisivo al otro a un coste aceptable, y la hostilidad no controlada se está volviendo demasiado costosa y peligrosa. Washington ya ha hecho las paces con sus adversarios antes, como con China en los 70, o con Vietnam⁶⁵.

A MODO DE CONCLUSIÓN

En el actual conflicto por el control del estrecho de Ormuz se vuelve a poner de manifiesto la enorme influencia de la geografía en la geopolítica y las relaciones internacionales.

En este caso, la geografía favorece claramente a Irán que, siendo una potencia con un poder militar muy inferior a EE. UU., con drones y misiles de bajo coste, minas navales y sistemas de radio, tiene cierta capacidad de bloquear y controlar Ormuz⁶⁶, o al menos de influir, demostrando cómo una potencia media impone condiciones al 20 % del petróleo mundial.

Al inicio del conflicto, Estados Unidos valoró que, destruyendo la flota de superficie iraní, eliminaba la capacidad de Teherán para cerrar el estrecho, a lo que sumaba las sanciones y la presión económica con el fin de ahogar al régimen. Una aproximación dual, militar y económica, que no ha tenido los efectos esperados por Washington durante los seis primeros meses de conflicto, ya que Irán había trabajado durante décadas en desarrollar una doctrina de guerra asimétrica orientada a explotar las vulnerabilidades de las fuerzas convencionales estadounidenses, apoyándose sobre

⁶⁴ <https://www.foreignaffairs.com/iran/irans-theory-victory>

⁶⁵ <https://www.foreignaffairs.com/united-states/america-and-irans-strange-moment-opportunity>

⁶⁶ De Aristegui, G. *Ormuz, ya no hay libertad de los mares; hay peaje*. La Razón, 26 de julio de 2026. https://www.larazon.es/internacional/hay-libertad-mares-hay-peaje_202607266a65864dda3add27d4e2be23.html

todo en su ventaja geográfica, y sin tener necesidad de una marina tradicional para bloquear Ormuz.

Se trataba de mantener la presión en el estrecho, evitando un enfrentamiento directo, prolongando así una situación que, si resiste, le favorece (aguantar ya es una victoria para Irán), en un escenario de enfrentamiento naval que sabe que no está preparado para ganar⁶⁷.

De forma recíproca, Irán también creía que podría doblegar a Trump a través de la economía (la inflación y la inaceptable subida de los precios del combustible para la sociedad americana), todo ello en un escenario cada vez más complejo, en el marco de un conflicto existencial para el régimen de Teherán, que, además, siendo cada vez más débil, trata de compensar con radicalidad⁶⁸.

La capacidad de cerrar Ormuz es el “as en la manga” en manos de Teherán; era y es la garantía de seguridad más importante de Irán en el conflicto; la más duradera, más creíble, y además más inmediatamente utilizable que un elemento disuasorio nuclear. El propio Marco Rubio declaró que Ormuz se había convertido en el arma nuclear económica de Irán por su capacidad de alterar los mercados energéticos del mundo⁶⁹.

La situación ha provocado la reacción de los países del Golfo, que entre otras acciones están ampliando notablemente sus infraestructuras de oleoductos para evitar, al menos parcialmente, el tránsito por aguas de Ormuz, disminuyendo así su importancia estratégica.

Después de varios meses, EE. UU. está consiguiendo recuperar el flujo de crudo que sale del Pérsico a cifras cercanas a las previas al conflicto mediante grandes petroleros escoltados que atraviesan Ormuz durante la noche, sumado a un intenso empleo de los oleoductos disponibles.

La geografía se vuelve a demostrar como factor de enorme influencia en las crisis⁷⁰, particularmente en las marítimas. Como nos recuerda Josep Baqués⁷¹, la geografía es la variable que explica la geopolítica, y que también influye en las estrategias de los

⁶⁷ <https://www.foreignaffairs.com/iran/irans-new-grand-strategy>

⁶⁸ *Foreign Affairs. Iran and the new rules of global order*. 24 de julio de 2026.

⁶⁹ <https://www.foreignaffairs.com/iran/iran-won-war-may-lose-peace>

⁷⁰ <https://www.foreignaffairs.com/united-states/limits-american-power-william-mcraven>

⁷¹ Baqués, J. *Cómo funciona el mundo*. Tirant lo Blanch, Barcelona, 2023.

distintos actores (geoestrategia), pero no las determina. Al no haber alternativa marítima a Ormuz, la estrategia de los países del Golfo en el tablero geopolítico de Oriente Medio, con relación a su vecino Irán, se está orientando a construir una alternativa terrestre a Ormuz mediante oleoductos. Siendo conscientes de la vulnerabilidad de las infraestructuras fijas, añade en todo caso otra opción (alternativa y complementaria) para la salida del crudo del Golfo.

Desde una perspectiva más global, el conflicto en Ormuz es un fiel reflejo del cambio de orden mundial en curso, donde una potencia (media) regional como Irán, con el apoyo de Rusia y de forma más encubierta de China, está tratando de “revisar” el orden internacional vigente durante décadas, particularmente en lo marítimo. Con una geografía que le beneficia, trata de “controlar” y “limitar” a su conveniencia la libertad de navegación por el estrecho de Ormuz, disputarle a EE. UU. el control del mar en ese punto, y cuestionar normas de derecho internacional como UNCLOS, que no solo garantizan el libre paso por estrechos internacionales, sino que también prohíben la imposición de peajes por hacerlo.

*Abel Romero Junquera**
Capitán de Navío (res.)
Analista IEEE