

El estrecho de Ormuz, Puerta al Gran Mar | Boletín 15 (2026)



Lateefa bint Maktoum (EAU), *The Last Look* [La última mirada], 2009.

Queridas amigas y amigos,

Saludos desde las oficinas del **Instituto Tricontinental de Investigación Social**.

*Nota: El 7 de abril, después de su espantosa **amenaza** genocida en la que dijo que “toda una civilización morirá esta noche”, el presidente de EE. UU., Donald Trump, aceptó un alto el fuego provisional de dos semanas, supuestamente basado en un conjunto de propuestas de Irán. A partir del 8 de abril, se prevé que se reanude el tránsito por el estrecho de Ormuz, aunque los términos siguen sin estar claros. Sin embargo, el caos generado en el estrecho por el ataque estadounidense-israelí persiste, y la amenaza que se cierne sobre la región también. Es necesaria una paz genuina y duradera, pero lo que se anunció el 7 de abril no es esa paz. Es simplemente un cese de hostilidades por 15 días.*

En el siglo XIII, el gran geógrafo árabe Yaqut al-Hamawi describió el mar de Persia (فارس) (actual Golfo Pérsico) como “un brazo del Gran Mar”. En su compendio, *Mu’jem al-Buldaan* [Diccionario de países], escribió que por el mar de Persia “pasaban los barcos de la India, Omán y Basora”.

Ormuz no era el nombre de ese mar, sino el de un “gran mercado al que acudían comerciantes de la India y otras tierras”.

Siglos más tarde, esas aguas se llamarían el estrecho de Ormuz: un paso de 54 kilómetros entre la península de Musandam, del Sultanato de Omán, y la República Islámica de Irán.

El estrecho nunca fue un punto geográfico aislado. Formaba parte de la ruta marítima que conectaba el mundo árabe con el subcontinente indio, el archipiélago malayo y, más allá, China. Durante milenios, el comercio a través del vasto Océano Índico fue robusto y variado. Los barcos que transportaban bienes de lujo, como la canela y el marfil, se cruzaban con los que llevaban suministros de guerra, como caballos y, más tarde, pólvora. A lo largo de los siglos, el estrecho de Ormuz permaneció abierto bajo sucesivos poderes: desde los portugueses en el siglo XVI y principios del XVII hasta el dominio británico en el Golfo desde el siglo XIX hasta 1971 y, en la era moderna, Omán e Irán. Las puertas del Gran Mar no se cerraron ni siquiera durante los períodos de conquista imperial y guerra regional.



Babak Kazemi (Irán), *Exit of Shirin and Farhad* [Éxodo de Shirin y Farhad] (series), 2012.

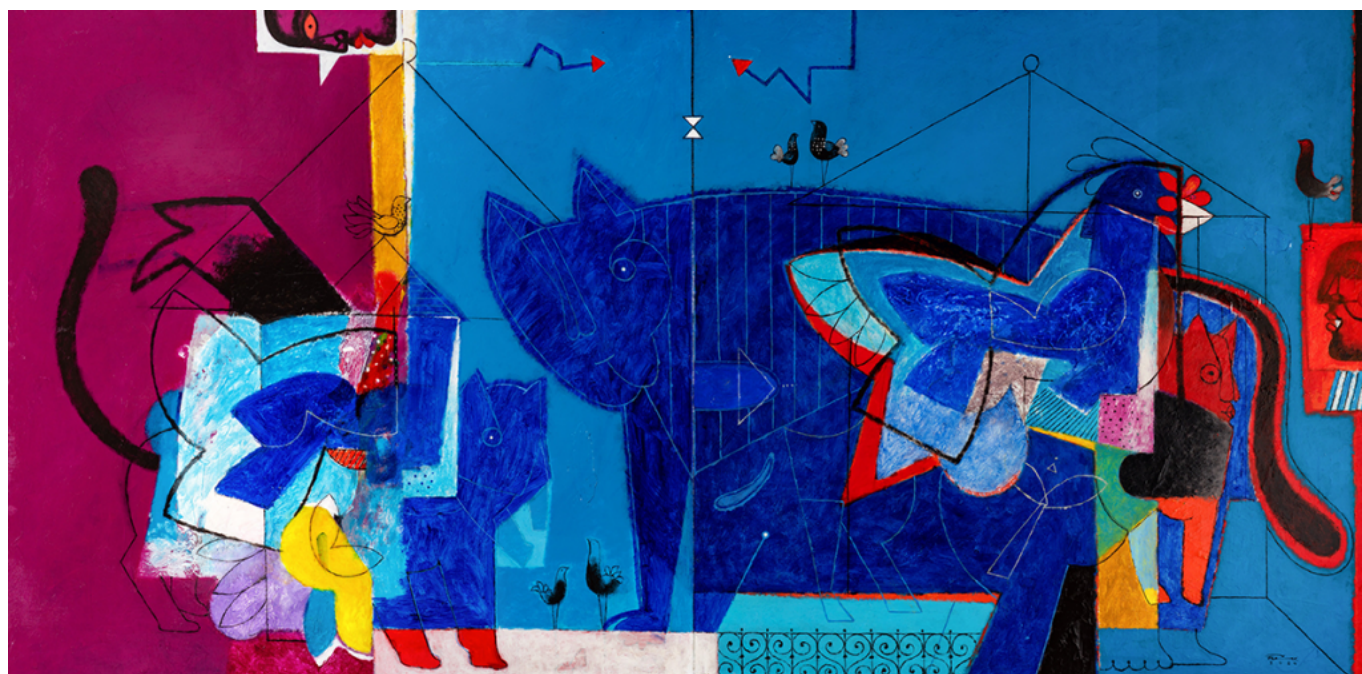
Cuando el presidente de EE. UU., Donald Trump, y el primer ministro israelí, Benjamin Netanyahu,

iniciaron su mal calculada agresión contra Irán el 28 de febrero, no se produjo ninguna interrupción del comercio a través del estrecho. Todo seguía como había sido durante siglos con libre paso por las aguas para las mercancías, en la actualidad principalmente petróleo y gas natural, que alimentan la economía mundial. A diferencia de otros *chokepoints* [puntos de atasco estratégicos] como los canales de Suez y Panamá, ni Irán ni Omán exigieron jamás peajes por el tránsito ni por el mantenimiento del orden en el estrecho.

Tras el inicio de la guerra, y más explícitamente a finales de marzo, Irán restringió el tráfico a través del estrecho de Ormuz en represalia por los ataques ilegales de Estados Unidos e Israel contra civiles e infraestructura civil iraníes. Estas restricciones incluían la prohibición de paso a buques vinculados a Estados Unidos, Israel y otros países hostiles; la coordinación con las autoridades iraníes para el paso; y tasas similares a peajes para algunos buques, incluyendo pagos en yuanes chinos. Más aún, el torpedeo estadounidense del IRIS *Dena* en el Océano Índico y el lanzamiento de misiles sobre el estrecho han proporcionado a las compañías de seguros una oportunidad para aumentar las primas, lo que desalienta aún más a los buques a atravesar el estrecho. Estas condiciones han provocado que el tráfico marítimo en el estrecho se reduzca en aproximadamente un 95 %.

Por primera vez en los anales de la historia, el estrecho de Ormuz —la puerta del Gran Mar— está prácticamente cerrado.

Ante el fracaso de su intento de derrocar al gobierno iraní, Trump ha sugerido que el nuevo objetivo de la guerra de Estados Unidos contra Irán es “abrir” el estrecho. En otras palabras, restablecer el statu quo anterior a la guerra.



Ebrahim Busaad (Bahréin), *Fairy Tales* [Cuentos de hadas], 2023.

Más de una cuarta parte del comercio mundial de petróleo por vía marítima transita por el estrecho de Ormuz, y casi el 90 % de este se destina a Asia (China, India, Japón y Corea del Sur importan tres cuartas partes).

La interrupción del flujo de petróleo crudo, condensados de gas natural y productos petrolíferos refinados no solo supone una carga para estos países, sino que afecta directamente a todos los aspectos de la economía mundial. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) **informa** que “los efectos en cadena resultantes van mucho más allá de la región, afectando a los mercados energéticos, el transporte marítimo y las cadenas de suministro globales”. A medida que suben los precios del gas natural, también lo hacen los de los fertilizantes nitrogenados. Al subir los precios del petróleo y de los fertilizantes, también suben los de los alimentos, no solo de forma inmediata, sino durante los años posteriores, debido al impacto de los altos precios de los fertilizantes en los ciclos de cultivo. Mientras tanto, las primas de los seguros se han disparado un 300 % y los rendimientos de los bonos están aumentando, lo que encarece mucho más el endeudamiento. Estos hechos sugieren una crisis inminente en la economía mundial.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) **informa** que el impacto es global, pero asimétrico. Los importadores de energía están mayormente expuestos que los exportadores, los países más pobres tienen una exposición mayor que los ricos y los que tienen escasas reservas, una exposición mayor que los que cuentan con reservas abundantes. Como resultado, a principios de marzo la UNCTAD **predijo** que los países más pobres, agobiados por el elevado servicio de la deuda, se enfrentarán a tensiones fiscales que aumentarán la presión sobre “los presupuestos familiares, lo que podría agravar las presiones económicas y sociales y complicar el progreso hacia el desarrollo sostenible”.

Todos estos países más pobres se encuentran en el Sur Global.



Mehrdad Jafari (Irán), *The Last Saviour* [El último salvador], 2020.

PortWatch del FMI, permite observar en tiempo real cómo las interrupciones marítimas, como la del estrecho de Ormuz, se propagan en cascada a través de las redes comerciales mundiales.

La alta sensibilidad de la economía mundial a los fallos en un solo punto ya era evidente en 2021, cuando el buque portacontenedores Ever Given encalló en el Canal de Suez y bloqueó el tráfico durante seis días, **ocasionando** pérdidas a corto plazo de casi 1000 millones de dólares y muchas más a largo plazo debido a las interrupciones en la cadena de suministro. El *Review of Maritime Transport 2024* [Examen del transporte marítimo 2024] advirtió que varios puntos de atasco estratégicos de la cadena de suministro global ya se encontraban bajo una gran presión. El Canal de Panamá, debido a la sequía que redujo los niveles de agua. El corredor del Mar Rojo-Suez, por el al genocidio israelí contra el pueblo palestino y los ataques de represalia de Yemen contra Israel, y el Mar Negro, a causa de la guerra en Ucrania. Así, aunque el comercio marítimo ha crecido en volumen en los últimos años, las rutas de las que dependía ese comercio se han vuelto más vulnerables, más costosas y expuestas a la guerra y a las interrupciones. Incluso antes de que se impusieran restricciones en el estrecho de Ormuz, la situación de los puntos de atasco estratégicos mundiales ya había demostrado lo estructuralmente vulnerable que sigue siendo la economía mundial a la geografía del conflicto.



Mahmood al-Zadjali (Omán), *At What Cost* [A qué precio], 2020.

El último día de marzo, el secretario de Guerra de EE. UU., Pete Hegseth, afirmó que Irán había perdido la guerra y que “se ha producido un cambio de régimen”. Esa retórica puede indicar un intento de Washington de declarar la victoria y poner fin al conflicto. Pero independientemente de si la guerra de Estados Unidos e Israel contra Irán termina o no, el daño económico que causa a las naciones más pobres sigue siendo significativo. Para muchas de ellas, esta guerra llega tras décadas de reestructuración neoliberal y ciclos de deuda y austeridad. Dado que la guerra amenaza con llevar a muchas de estas naciones al borde del abismo, es necesaria una respuesta internacional coordinada. No sabemos si existe la voluntad política para tal acción.

Como Instituto Tricontinental de Investigación Social, proponemos un conjunto de posibles medidas políticas, clasificadas en cuatro áreas temáticas, para abordar de inmediato el impacto asimétrico de la guerra contra Irán:

1. Ampliar la liquidez financiera:

- Proporcionar acceso a líneas de intercambio de divisas, por ejemplo, a través del **Banco Popular de China**, para estabilizar los tipos de cambio de los países dependientes de las importaciones.
- Proporcionar financiamiento rápido ante posibles perturbaciones de la balanza de pagos a través del **Servicio de Respuesta ante la Crisis** (SRC) de bancos multilaterales como el Banco Mundial y el Banco Asiático de Desarrollo.
- Ampliar el financiamiento de emergencia del FMI al Sur Global a través del **Servicio de Crédito Rápido** (SCR) y el **Instrumento de Financiamiento Rápido** (IFR), ambos con desembolsos más rápidos y de mayor cuantía y, lo que es crucial, sin condiciones.
- Redirigir los **Derechos especiales de giro** no utilizados del FMI, activos de reserva en poder de los países miembros, de los países más ricos a las economías vulnerables.
- Suspender temporalmente los **recargos** del FMI para reducir los costos de endeudamiento.

2. Proporcionar mecanismos de amortiguación de los precios de la energía:

- Crear un fondo global de estabilización de los precios de los combustibles para subvencionar las importaciones de combustibles esenciales para los países de bajos ingresos.
- Coordinar la liberación de reservas estratégicas de petróleo para estabilizar el mercado y evitar la especulación y la fijación abusiva de precios por parte de las empresas.
- Garantizar corredores de suministro energético a los países menos desarrollados con poder de negociación limitado en los mercados del petróleo y el gas natural.
- Proporcionar un subsidio de emergencia masivo para la energía renovable y fuera de la red, incluyendo la transferencia de tecnología y la diversificación del suministro regional (a través de oleoductos y almacenamiento alternativos).
- Financiar estas medidas mediante un impuesto temporal sobre las ganancias extraordinarias de las empresas energéticas y medidas contra la especulación en los mercados de materias primas.



Alia al-Farsi (Omán), *My Friends* [Mis amigos], 2015.

3. Apoyar y estabilizar la logística:

- Reducir los picos de precios provocados por el pánico mediante la aplicación de **requisitos de transparencia** en los mercados de la energía y el transporte marítimo.
- Reducir los picos de costos de las importaciones esenciales mediante el subsidio de los seguros de transporte marítimo para rutas de alto riesgo.
- Compensar los mayores costos de transporte hacia los países más pobres mediante la implementación de **esquemas de igualación de fletes**.
- Crear carriles rápidos para bienes esenciales en los puertos y a través de los principales puntos de atasco estratégicos.

4. Intervenir para estabilizar los precios de los alimentos:

- Cubrir el aumento de las facturas de importación de alimentos mediante mecanismos de financiación de emergencia para la importación de alimentos, como propone el **Servicio de financiación de las importaciones de alimentos** (SFIA) de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).
- Garantizar el acceso a los fertilizantes mediante la creación de una versión global del **mecanismo de distribución de fertilizantes** de la FAO y la Asociación Internacional de la Industria de Fertilizantes.
- Sustituir la disciplina de restricción de las exportaciones basada en el mercado por una coordinación solidaria entre los principales exportadores de alimentos para garantizar el acceso preferencial a los

países vulnerables.

- Proporcionar alimentos y combustible subvencionados a las poblaciones vulnerables a través de sistemas de distribución pública y, si es necesario, introducir un racionamiento cuantitativo para garantizar el acceso a los bienes esenciales. También se debería considerar el combustible subsidiado para el transporte público y medidas para desalentar el uso del automóvil privado si la crisis se agrava.

Hemos enumerado estas propuestas para demostrar que, incluso dentro del marco del sistema tal como está, siempre hay vías para aliviar el sufrimiento de los pueblos de las naciones más pobres a causa de una guerra que ni quisieron ni apoyaron. Incluso si se implementara solo una fracción de estas propuestas, se aliviaría la carga que soportan miles de millones de personas. Las condiciones para aliviar el sufrimiento existen en nuestra realidad. El hecho de que no se utilicen en la práctica es una elección política. Por supuesto, también es importante reconocer que las instituciones que podrían impulsar estas propuestas están en manos de los países del Norte Global, como la Asociación Internacional de la Energía (controlada por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) y el FMI (en el que el Norte Global tiene **nueve veces** más poder de voto que el Sur Global), o están en manos de corporaciones multinacionales de transporte marítimo (como la empresa danesa Maersk y la suiza MSC).

Queda la pregunta de quién proporcionaría el liderazgo político para promulgar, o incluso presionar a favor de tales medidas. Vivimos en una época de peligroso unilateralismo y el **nuevo ánimo** en el Sur Global aún no ha tomado forma institucional. Un proceso como el BRICS+, que incluye a algunas de las naciones más afectadas por la guerra fuera del Norte Global, posee el peso político y la escala económica para negociar en asuntos relacionados con el combustible, los fertilizantes y los alimentos. Con el propio Irán como miembro de BRICS+ y, en principio, dispuesto a garantizar el acceso comercial al Sur Global, se vislumbra en el horizonte la posibilidad de acuerdos basados en la solidaridad, en lugar del libre comercio.



Sohrab Sepehri (Irán), *Sin título*, c. década de 1960.

Durante siglos, la poesía persa, desde Jalal al-Din Muhammad Rumi (1207–1273) en adelante, ha buscado respuestas a las preguntas fundamentales de la vida. Los poetas persas reflexionaban sobre el sufrimiento humano e imaginaban que las soluciones existían en algún lugar dentro de los misterios de la propia naturaleza. En el siglo XX, una de las grandes voces modernas de esa tradición fue el poeta y pintor iraní Sohrab Sepehri (1928–1980). En su volumen *Hajm-e sabz* [El volumen verde, 1968], Sepehri incluye un poema titulado *Posht-e-Daryaha* [Más allá de los mares], que comienza con ese deseo, al estilo de Rumi, de desvanecerse en el éter:

Construiré una barca,
La lanzaré al agua.
Me alejaré de esta tierra extraña
En la que nadie despierta a los héroes
En la arboleda del amor.

Con una barca sin red
Y el corazón sin desear la perla
Seguiré navegando.
No ataré mi corazón a los azules

Ni al mar ni a las sirenas que asoman fuera del agua
Y esparcen el hechizo de la punta de sus cabellos
En la luminosa soledad de los pescadores.

....

Más allá de los mares hay una ciudad
Cuyas ventanas están abiertas a la aparición.
Los tejados son el lugar de las palomas que contemplan las
Fuentes de la inteligencia humana.
En esta ciudad, la mano de todo niño de diez años es una rama de conocimiento.

La gente de la ciudad mira al muro
Como a una llama y a un sueño suave.
La tierra oye la música de tus sensaciones
Y en el viento se oye el sonido de las aves mitológicas.

Más allá de los mares hay una ciudad
Donde la extensión del sol iguala a la de los ojos de los madrugadores.
Los poetas son herederos del agua y de la sabiduría y de la claridad.

¡Más allá del mar hay una ciudad!
Hay que construir una barca.

Cordialmente,

Vijay