

Cerrando el Estrecho de Ormuz: La Opción Nuclear Económica

En la miniserie *Children of Dune* (2003) de Frank Herbert, en medio de las tramas arremolinadas para apoderarse o defender Arrakis, emerge una verdad afilada como una navaja: **“No es quién controla la especia, sino quién tiene la capacidad de interrumpir la especia.”**

Esta frase atraviesa la fachada del imperio. En el universo de Herbert, la especia melange es el recurso definitivo: prolonga la vida, otorga presciencia, impulsa la navegación por el espacio plegado. Sin embargo, el verdadero poder no reside en cosecharla o acumularla, sino en la amenaza creíble de cortarla. Quien pueda detener el flujo tiene a la galaxia agarrada por la garganta.

El paralelismo con el 6 de marzo de 2026 es inconfundible. La civilización moderna no funciona con especia, sino con energía, y el análogo más cercano en el mundo real a la frágil línea vital de Arrakis es el **Estrecho de Ormuz** —un estrecho corredor marítimo de apenas cincuenta kilómetros de ancho en su punto más angosto. Transporta aproximadamente **una quinta parte** del petróleo transportado por mar a nivel mundial y alrededor de **un cuarto** de las exportaciones de gas natural licuado (**GNL**). En tiempos normales, este flujo es tan constante que se vuelve infraestructura invisible. Pero esa aparente estabilidad oculta una vulnerabilidad extraordinaria: la economía global depende de un paso ininterrumpido a través de un único punto de estrangulamiento fácilmente amenazable.

La crisis en curso ha expuesto esa fragilidad. Tras los ataques estadounidenses-israelíes contra Irán a partir del 28 de febrero (Operación Furia Épica), las acciones retaliatorias de Irán —ataques a buques e instalaciones, declaraciones del CGRI sobre el cierre y amenazas explícitas contra cualquier barco que intente transitar— han reducido el tráfico de petroleros a casi cero. Cientos de buques (estimaciones superan los 150–200 petroleros y otros barcos) permanecen fondeados o varados en el Golfo, incapaces de moverse. Las paradas de producción se propagan hacia afuera, desde la fuerza mayor de QatarEnergy en Ras Laffan hasta petroleros dañados y flujos detenidos.

Sin embargo, el mecanismo decisivo para cerrar el estrecho no es puramente militar. Mísiles y drones preparan el escenario, pero el detonante invisible ha sido **financiero**: el colapso del seguro marítimo.

El Detonante Invisible: Colapso del Seguro

El transporte marítimo global descansa en una capa oculta de cobertura —seguro de casco, protección e indemnidad (P&I), y especialmente pólizas de riesgo de guerra suscritas principalmente en el mercado de Londres, incluyendo Lloyd's of London y el Grupo In-

ternacional de Clubes P&I (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club y otros). Sin ellas, los contratos de fletamento prohíben la navegación, los prestamistas retienen la financiación y los puertos niegan la entrada.

En los primeros días de la crisis, los aseguradores evaluaron que el riesgo ya no era calculable. Los principales actores emitieron avisos de cancelación para extensiones de riesgo de guerra en aguas iraníes, el Golfo Pérsico, áreas adyacentes y el propio Estrecho de Ormuz —efectivos desde el 5 de marzo de 2026, tras avisos de 72 horas a partir del 1-2 de marzo. El Comité Conjunto de Guerra amplió la zona de alto riesgo para abarcar toda la región del Golfo. Las primas por cualquier cobertura restante se han disparado (informes citan saltos al 1% del valor del casco desde 0.25%, o aumentos de 12 veces en algunos casos; para un petrolero de 100 millones de dólares, las primas de riesgo de guerra por viaje saltan de ~200.000 dólares a ~1 millón de dólares), haciendo el tránsito económicamente imposible para la mayoría de los operadores.

El resultado: una arteria marítima que permanece **técnicamente abierta** pero **económicamente inutilizable**. Los petroleros no navegan porque ningún seguro creíble los respalda. Un puñado de buques audaces podrían navegar a oscuras (AIS apagado), pero el tráfico comercial ha colapsado en un 75-80% o más, sin envíos de petróleo en las últimas 24 horas a partir del 6 de marzo y solo tránsitos de carga esporádicos. El estrecho está de facto cerrado —no por minas o barcos bloqueadores, sino por los suscriptores en Londres colgando el teléfono.

Un Shock Mucho Mayor que el de 1973

La crisis del petróleo de 1973-1974 sigue siendo el referente: los recortes y embargos de la OPEP redujeron el suministro mundial de petróleo en un **7-12%** (promedio ~9% de déficit), cuadruplicando los precios de ~**3 dólares/barril** a **11-12** dólares e iniciando una estanflación de una década.

La interrupción de Ormuz en 2026 es estructuralmente mucho mayor: - Pérdida efectiva de suministro de petróleo del **18-21%** (desvíos parciales por oleoductos de Arabia Saudita/EAU ofrecen alivio limitado en medio de paros de producción y parálisis del tránsito). - Interrupción del **20-25%** de las exportaciones mundiales de GNL (volúmenes de Qatar y EAU fuera de línea, con mercados de GNL mucho menos flexibles que el petróleo). - Escasez de materias primas petroquímicas y capacidad de flota eliminada por buques varados.

Las cadenas de suministro modernas just-in-time y contenerizadas aseguran que el shock se propague más rápido y ampliamente que en los años 70.

Las Matemáticas del Pánico

La demanda de energía a corto plazo es extremadamente inelástica (**estimaciones de elasticidad -0.05 a -0.3**). Los consumidores no pueden cambiar de autos de la noche a la mañana, las industrias no pueden sustituir combustibles instantáneamente y el pánico amplifica el acaparamiento/especulación.

En 1973, un impacto <10% produjo un aumento del **300–400%**. Una interrupción más del doble de grande —compuesta por escasez de GNL y parálisis del transporte— podría desencadenar una escalada no lineal en escenarios indefinidos. Los niveles actuales de Brent rondan los **84–85** dólares (subida del 15–23% en lo que va del mes en medio de volatilidad), con mercados cotizando duración temporal. Las previsiones principales limitan los casos prolongados a **90–120** dólares (o **140** dólares de riesgo de cola), asumiendo compensaciones y destrucción de demanda. Pero si la percepción cambia a cierre indefinido, el giro psicológico desata extremos no modelados —potencialmente picos del **800–1000%** a **600–750 dólares/barril** o más en pánico total.

Reservas Estratégicas: Un Amortiguador Finito

Los miembros de la AIE mantienen cobertura de importaciones netas de **más de 90 días** (más excedentes). Los lanzamientos coordinados podrían amortiguar los déficits iniciales. Pero las reservas son una cuenta regresiva, no salvación. Los retiros agresivos arriesgan el agotamiento para finales de verano/otoño en casos prolongados, forzando racionamiento o agotamiento —y desencadenando nuevas olas de precios al enfrentar los mercados la desaparición de amortiguadores.

Efectos Económicos en Cascada

La interrupción se metastatiza más allá de los mercados energéticos, desatando una reacción en cadena que se propaga por cada capa de la economía global. Lo que comienza como crisis en un punto de estrangulamiento localizado se convierte en daño estructural generalizado, donde los mayores costos energéticos actúan como multiplicador en sistemas interconectados. Los efectos se acumulan con el tiempo: shocks iniciales de precios dan paso a cambios de comportamiento, restricciones de oferta, reducción de producción y, en última instancia, contracciones profundas en actividad y empleo. En un escenario indefinido o prolongado, estas cascadas se aceleran, convirtiendo la volatilidad temporal en fragilidad sistémica.

Parálisis del Transporte y el Comercio Global

La propagación inmediata y más visible ocurre en el transporte marítimo. Los precios del combustible de bunker suben junto con el crudo, mientras que las primas de seguro de riesgo de guerra ya han explotado —saltando de ~0.25% a 1% del valor del casco (o más) en días, añadiendo cientos de miles a millones por viaje según el tamaño del buque. Los principales clubes P&I (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club) emitieron cancelaciones efectivas desde el 5 de marzo, tras avisos del 1–2 de marzo, haciendo el tránsito económicamente imposible para la mayoría.

Los petroleros varados (más de 150–200 buques reportados fondeados o inactivos en el Golfo) reducen la capacidad efectiva de la flota, forzando desvíos alrededor del Cabo de Buena Esperanza para quienes arriesguen sin seguro o con primas altas. Estos rodeos añaden miles de millas, semanas de tiempo de tránsito y congestión masiva en puertos alternativos. Las tarifas de flete se multiplican —sobrecargos para superpetroleros y conte-

nedores alcanzan niveles sin precedentes, con tarifas de emergencia de miles por TEU en rutas afectadas.

El impacto golpea al comercio global en general: bienes de consumo, componentes industriales, electrónica y materias primas se encarecen y retrasan. La manufactura just-in-time se ralentiza; los buffers de inventario se agotan; y surgen cuellos de botella en cadenas de suministro en sectores alejados de la energía. Los puertos en Asia (altamente dependientes de hubs de transbordo en el Golfo como Jebel Ali) enfrentan acumulaciones, mientras exportadores en India (ej. envíos de arroz basmati varados en puertos) y otros reportan millones de toneladas inmovilizadas. El efecto neto es inflación generalizada en bienes comercializados, apretando márgenes corporativos y presupuestos familiares por igual.

Sistemas Alimentarios Bajo Asedio

Los costos energéticos impregnan la agricultura en cada etapa, transformando un shock de petróleo/GNL en una crisis alimentaria profunda. El diésel impulsa tractores, cosechadoras y bombas de riego; el gas natural es la materia prima principal para fertilizantes nitrogenados (urea, amoníaco); y el transporte marítimo mueve granos, aceites y alimentos procesados globalmente.

Los mercados de fertilizantes reaccionan rápidamente: alrededor de un tercio del comercio mundial de urea (fuente clave de nitrógeno) transita el estrecho o proviene de productores del Golfo. Los precios ya han subido —balsas de urea en Nueva Orleans saltaron de ~475 dólares/tonelada pre-crisis a 520–550 dólares/tonelada en días (subida de 50–80 dólares/tonelada o 11–17%), con informes de aumentos de 60–80 dólares/tonelada en una sola semana y potencial para cientos más si se prolonga. Los fosfatos y otros nutrientes siguen trayectorias similares. Los agricultores, enfrentando la siembra de primavera en el hemisferio norte, reducen tasas de aplicación para controlar costos, llevando a menores rendimientos en cosechas próximas.

La inflación en transporte agrava el dolor: mayores costos de flete y combustible elevan precios de importación para trigo, piensos y básicos, impulsando precios de pan, aves, cerdo, lácteos, mariscos y otros esenciales. En regiones dependientes de importaciones (ej. partes de África, sur de Asia), la inflación alimentaria acelera hacia umbrales humanitarios; naciones más ricas soportan subidas dolorosas pero manejables. La producción alimentaria global —casi la mitad dependiente de nitrógeno sintético— enfrenta presión a la baja, arriesgando escasez e inestabilidad política en áreas vulnerables.

Colapso Industrial y de Construcción

Las industrias intensivas en energía absorben el siguiente golpe. Producción de acero, manufactura química, hornos de cemento y maquinaria pesada dependen de hidrocarburos baratos y confiables y electricidad (a menudo balanceada con gas). Los costos de insumos se vuelven insostenibles: precios del acero suben al duplicarse o triplicarse las facturas energéticas y desaparecer márgenes; plantas químicas (dependientes de petroquímicos) reducen producción o cierran.

La construcción —uno de los mayores empleadores globales— se congela bajo el peso de costos de materiales disparados (acero, cemento, asfalto) y obstáculos de financiación (tasas de interés más altas por miedos inflacionarios). Los desarrolladores pausan proyectos; programas de infraestructura se estancan; escasez de vivienda empeora en mercados ya tensionados. La contracción del sector retroalimenta desempleo y menor demanda de bienes relacionados (electrodomésticos, muebles), profundizando la recesión.

Mercados Financieros y Crisis de Crédito

Los sistemas financieros reaccionan con violencia al colapso de expectativas de crecimiento. Los índices bursátiles se desploman al hundirse pronósticos de ganancias en aerolíneas, logística, retail, manufactura y sectores de consumo discrecional. Flujos refugio vuelven erráticos los rendimientos de bonos; mercados de crédito se endurecen al aumentar bancos provisiones contra defaults crecientes y devaluación de colaterales. La liquidez se evapora justo cuando las empresas más la necesitan para capital de trabajo o cobertura.

Las cargas de deuda corporativa se inflan bajo tasas de interés más altas (bancos centrales lidian con resurgimiento inflacionario) e ingresos en caída. Activos varados en sectores intensivos en carbono amplifican pérdidas; riesgos sistémicos de exposiciones interconectadas (ej. derivados ligados a energía) elevan miedos de contagio.

Shock de Empleo y el Ciclo Vicioso

El costo humano se manifiesta en oleadas de desempleo. Sectores intensivos en energía pierden empleos primero —aerolíneas aterrizan vuelos, empresas de camiones paran vehículos, plantas químicas despiden trabajadores. Las ondas se expanden: menor gasto consumidor (al asignar hogares más a esenciales como comida, calefacción y transporte) golpea duro a retail, hostelería y servicios. Despídos en construcción agravan el dolor.

Ingresos perdidos + costos disparados de básicos crean trampa de pobreza: hogares recortan gastos discrecionales aún más, acelerando quiebras empresariales y destrucción de demanda. Lo que comienza como contracción sectorial evoluciona a recesión amplia —o depresión en escenarios indefinidos— donde la recuperación requiere años para reconstruir confianza, reiniciar empresas fallidas y restaurar cadenas de suministro.

Estas cascadas ilustran la fragilidad de la interdependencia: la energía sostiene el transporte, el transporte habilita el comercio, el comercio mantiene industria y sistemas alimentarios, la industria soporta empleo, y el empleo impulsa consumo. Cortar la base energética, y la estructura se fractura capa por capa. En interrupción prolongada, la economía global no solo se ralentiza —se deshilacha, con horizontes de recuperación que se extienden a décadas en lugar de años. El cierre de Ormuz activado por seguros ya ha mostrado cómo un mecanismo financiero puede lograr lo que la fuerza militar sola podría tener dificultades en sostener: detener el flujo y desatar colapso sistémico.

Irán como Guardián Improbable: Interrumpiendo el Flujo por el Planeta

En un giro profundo e irónico, las acciones de Irán —ya sean intencionales o emergentes— podrían posicionar inadvertidamente al país como héroe involuntario en la lucha contra el cambio climático. El cierre efectivo del Estrecho de Ormuz, al reducir **18–21%** del suministro mundial de petróleo y **20–25%** de exportaciones de GNL, fuerza al mundo a una destrucción de demanda rápida e involuntaria a una escala que acuerdos internacionales como Kioto y París nunca lograron.

Kioto (1997) y París (2015) establecieron metas ambiciosas pero voluntarias, dependiendo de transiciones graduales, difusión tecnológica y compromisos nacionales —sin embargo, las emisiones globales siguieron subiendo durante décadas, con expansión del uso de combustibles fósiles en economías emergentes. Una interrupción sostenida de Ormuz, sin embargo, podría reducir emisiones de gases de efecto invernadero globales de forma mucho más agresiva: quemar menos petróleo y gas significa menos liberaciones de CO₂ por combustión, transporte (vía desvíos y volúmenes reducidos) e industrias downstream. Si los precios saltan a niveles **800–1000%** en pánico prolongado (empujando el crudo hacia **600–750 dólares/barril** o más), el consumo energético colapsa por racionamiento, recortes, cambios conductuales y contracción económica —potencialmente cortando emisiones en decenas o cientos de millones de toneladas anuales, eclipsando reducciones incrementales de adopción de renovables o ganancias de eficiencia bajo París.

Esto se alinea notablemente con principios islámicos de mayordomía ambiental. El Corán describe a la humanidad como **khalifah** (virrey o guardián) en la Tierra (ej. 2:30, 6:165), encomendada con **amanah** (confianza/responsabilidad) para proteger y equilibrar la creación en lugar de explotarla desperdiciadamente. Conceptos como no corromper la tierra (fasad fi al-ard, 7:56, 30:41) y moderación en el consumo enfatizan preservar recursos para generaciones futuras. La interrupción de Irán —enmarcada en esta lente— podría verse como aplicación extrema de guardianía planetaria: al detener el flujo descontrolado de combustibles fósiles que impulsan la disrupción climática, obliga a la humanidad hacia restricción, extracción reducida y transición acelerada lejos de la dependencia del carbono.

La Lección Estratégica

Arabia Saudita puede bombear más petróleo; EE.UU. puede blandir el ejército más grande; gigantes energéticos pueden controlar producción. Pero ninguno tiene la palanca decisiva expuesta por esta crisis.

Esa palanca es **la interrupción**. Irán —a través de amenazas directas y la respuesta racional del mercado de seguros— ha demostrado la capacidad de detener el flujo. La economía global, adicta a energía barata e ininterrumpida como el universo de Dune a la mezcla, ahora enfrenta su propia vulnerabilidad.

En palabras de Herbert, pronunciadas entre dunas de Arrakis: **El control no es posesión del recurso. El control es la capacidad de detener el flujo.**

El Estrecho de Ormuz no es solo un canal de navegación. Es la arteria central de nuestro mundo dependiente de la energía. Cortarlo —incluso indirectamente por mecanismos financieros— revela cuán frágil es realmente la globalización. La lección de marzo de 2026 resuena a través de siglos y galaxias por igual: el verdadero poder no reside en quién controla la especia, sino en quién puede interrumpirla.