



Economía

# Estrechos y canales estratégicos para la economía mundial

Matías Contardi – Guido D'Angelo – Emilce Terré – Julio Calzada

Ormuz, Bab el-Mandeb, Suez, Bósforo y Kerch, estrechos y canales que encabezan titulares de los diarios. Profundizamos sobre algunos puntos neurálgicos y cuellos de botella del comercio mundial.

Según el Banco Mundial, actualmente viven en el mundo más de 8.000 millones de personas, mil millones más que en 2010 y el doble que en 1975. Sin embargo, mientras la población mundial se duplicó en los últimos cincuenta años, la producción de bienes y servicios se multiplicó por 4,5.

Hace casi doscientos cincuenta años, Adam Smith fue uno de los primeros pensadores en sistematizar un conjunto de ideas destinado a explicar los factores que determinan *"la riqueza de las naciones"*. La división del trabajo, que habilita la especialización y la mejora en los procesos productivos, aumenta la productividad y permite elevar la cantidad de bienes y servicios, tendiendo hacia una constante reducción de precios. De esta forma se expande el abanico de necesidades que las personas pueden abordar.

Sin embargo, hay un condicionante clave en este proceso de creación de riqueza y bien lo marcó el escocés en su momento: **la extensión del mercado limita la división del trabajo**. Cuanto más amplio es el mercado en el que pueden colocarse los bienes y servicios, mayor es el margen para la especialización y, por consiguiente, para el aumento de la productividad. De aquí la relevancia del comercio global como sustento del actual nivel de vida. En 2025, solo el valor de las mercancías comerciadas a lo largo del globo ascendió a los US\$ 26,3 billones de dólares, 1,3 veces el PBI de China.

Durante este año el comercio global se ha visto amenazado en amplias regiones del mundo. En parte por la continuación de conflictos preexistentes y en parte por el estallido de otros nuevos, atacando directamente a uno de los pilares de la economía global.

El FMI rastrea en tiempo real la actividad portuaria y comercial de 2.065 puertos, 28 canales y estrechos, cubriendo así el 99% del comercio marítimo global. Entre 2023 y 2025 en promedio más de 2.000 buques atravesaron diariamente las vías marítimas más relevantes del mundo, el equivalente a un flujo anual de más de 730.000 buques transportando energía, granos y cargas de todo tipo. Este año, cuatro de estos puntos estratégicos entraron en riesgo: los estrechos de Ormuz, Bab el-Mandeb y Kerch, y el canal de Suez. En el caso del **estrecho de Ormuz, las cargas llegaron a paralizarse casi completamente, mientras otros parecen en peligro de cerrarse total o parcialmente, poniendo en luz roja al 11% del flujo marítimo global, el 25% de la carga tanquera, el 19% de la carga en contenedores y el 7% de carga granelera del mundo.**

Pág 1





### Estrecho de Ormuz

El estrecho de Ormuz está ubicado entre Irán y la península arábiga, siendo un punto neurálgico para el comercio global de petróleo, GNL y fertilizantes. Separa la costa iraní de la Península de Musandam (un enclave omani) y conecta el Golfo Pérsico con el Golfo de Omán y el Océano Índico, constituyendo **el único acceso marítimo de toda la región del Golfo hacia el resto del mundo**. Por este paso transita en un año normal cerca de una quinta parte del petróleo consumido a nivel mundial, en torno al 20% del comercio mundial de GNL (principalmente de Qatar y EAU) y aproximadamente un tercio del comercio marítimo mundial de fertilizantes nitrogenados (dónde destaca especialmente la urea).

La flota que lo transita está dominada por tanqueros, que representan cerca del 60% de los buques y el 72% del peso total transportado. Por su parte, los barcos graneleros y portacontenedores participan en proporciones bastante menores (17% y 16% de los tránsitos, respectivamente).



En un escenario de operación normal (promedio 2023-2025), por el estrecho transitan 95 buques por día en promedio. En lo que va de 2026 ese nivel cayó a 31 buques diarios, una contracción del 68%. El quiebre se produjo de forma abrupta en marzo de 2026, tras el estallido de la guerra entre Irán, Estados Unidos e Israel a fines de febrero: **Los tránsitos diarios pasaron de 89 a apenas 5 buques entre febrero y marzo, y solo se recuperaron parcialmente hacia julio (18 buques/día).** En los últimos tres años, a través de Ormuz pasó diariamente el 15% de la carga tanquera del mundo, pero en lo que va de este 2026 solo el 5%.





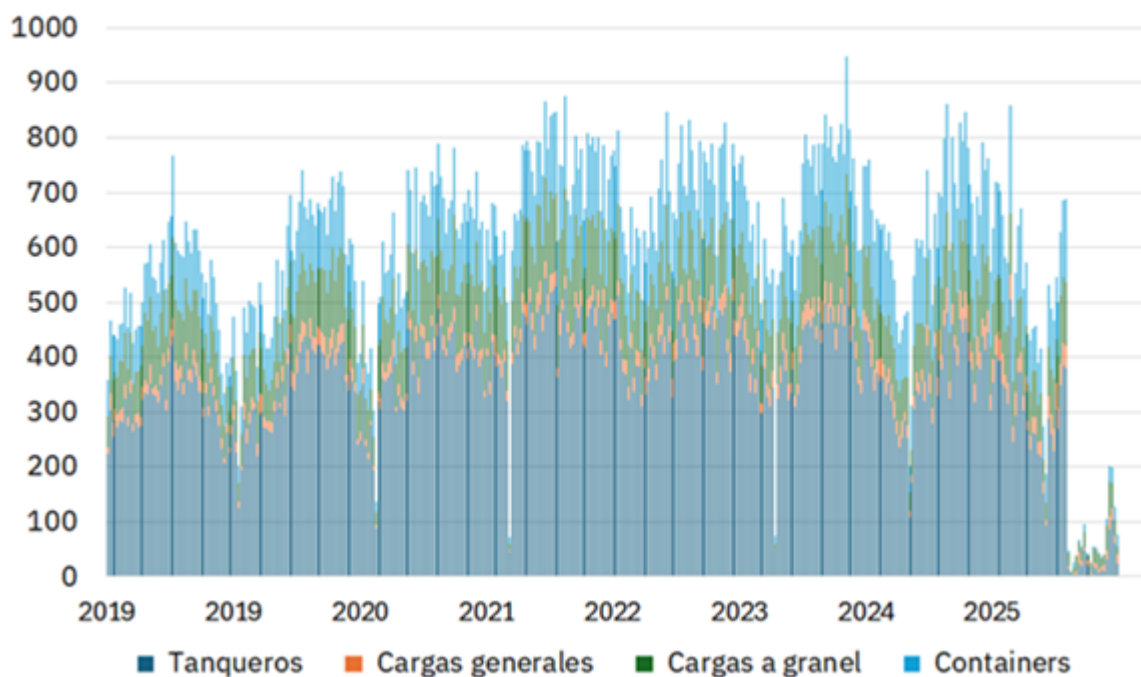
## Tránsitos por el estrecho de Ormuz

Por tipo de buque. Volúmenes semanales

@BCRmercados en base a FMI



BOLSA  
DE COMERCIO  
DE ROSARIO



El alto al fuego del conflicto permitió reanudar algunos tránsitos por el Estrecho de Ormuz, pasando de menos de 50 buques por semana durante el conflicto a más de 150 durante el cese temporario de hostilidades. Sin embargo, el reinicio de los bombardeos volvió a reducir sustancialmente los tránsitos por el estrecho, hoy aún más lejos de los más de 600 buques que lo cruzaban en el promedio 2019-2025. Con el petróleo superando de nuevo los US\$ 100 por barril la semana pasada, no hay dudas que el estrecho de Ormuz sigue siendo uno de los puntos más sensibles del tablero energético global.

### Estrecho de Bab el-Mandeb

El estrecho de Bab el-Mandeb está ubicado entre Yemen, en la península arábiga, y el Cuerno de África (Yibuti y Eritrea), conectando el Mar Rojo con el Golfo de Adén y el Océano Índico. Es el paso obligado, junto con el Canal de Suez, de toda la ruta marítima entre Asia y Europa que evita bordear África. En un periodo sin conflictos como los actuales (2019-2023), la flota que lo transitaba se repartía de forma bastante pareja entre portacontenedores (28% de los tránsitos, 36% del peso), tanqueros (33% de los tránsitos, 34% del peso) y graneleros (26% de los tránsitos, 29% del peso). Su rol más relevante para el comercio mundial era, de hecho, el de los contenedores: entre 2019 y 2023 pasó por Bab el-Mandeb el 9,8% del





peso mundial transportado en portacontenedores, muy por encima de su participación en tanqueros (5,6%) o en carga a granel (2,8%).

Antes de los inicios de los ataques hutíes, por el estrecho transitaban en promedio 61 buques diarios; en lo que va de 2026 ese nivel es de 36, una contracción del 42%. Sin embargo, la abrupta caída del flujo marítimo por Bab el-Mandeb comenzó desde octubre-diciembre del 2023 con el estallido de las agresiones, manteniendo un flujo promedio diario entre 32 y 36 buques desde entonces, siendo una crisis que va ya para su tercer año.

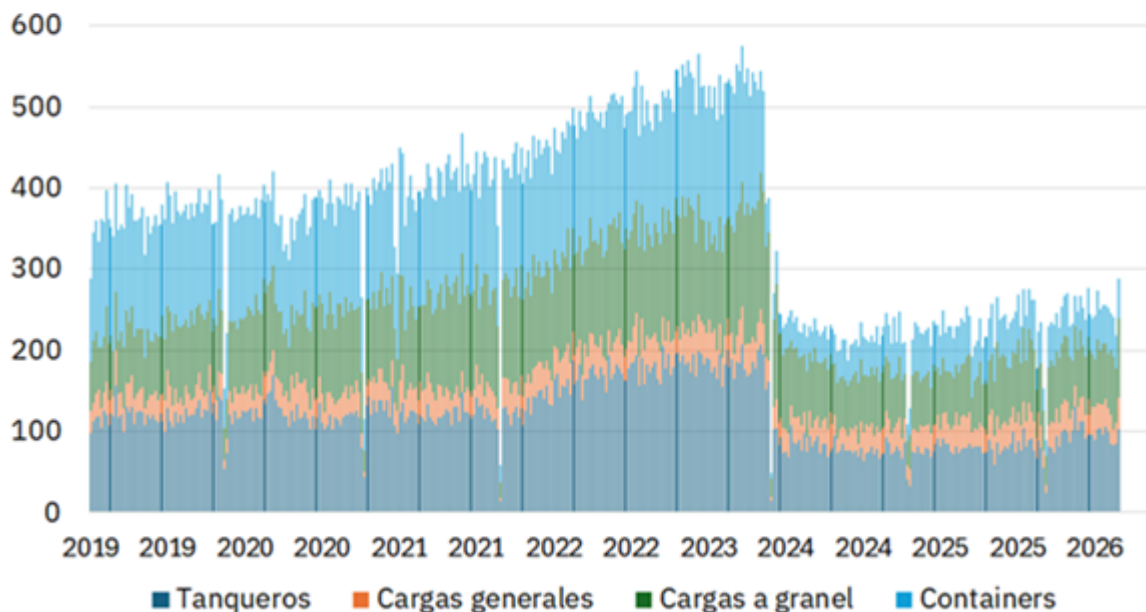
## Tránsitos por el estrecho de Bab el-Mandeb

Por tipo de buque. Volúmenes semanales

@BCRmercados en base a FMI



**BOLSA  
DE COMERCIO  
DE ROSARIO**



El cambio más drástico se dio en la composición de la carga: el peso transportado en contenedores cayó 92% (de 1 millón a 80 mil toneladas/día), y su participación en el comercio mundial de contenedores se derrumbó del 9,8% al 0,8%. Los tanqueros, en cambio, redujeron su tránsito de forma mucho más moderada, y hoy son el tipo de buque dominante en lo que queda del estrecho (54% del peso transportado, contra 34% en 2019-2023). El petróleo encontró forma de seguir circulando; los contenedores, no.

Canal de Suez





El Canal de Suez conecta el Mediterráneo (Port Said) con el Mar Rojo (ciudad de Suez) a lo largo de 193 km, enteramente en territorio egipcio. A diferencia de los estrechos naturales de esta lista, es **un canal artificial bajo soberanía de un solo país**. En la práctica es el mismo corredor que Bab el-Mandeb: misma composición de flota, mismo protagonismo de los contenedores (9,9% del peso mundial en 2019-2023) y el mismo quiebre de octubre-diciembre de 2023, que ya lleva casi tres años sin revertirse (de 61 a 41 buques/día, -33%; contenedores del 9,9% al 2,1% del comercio mundial).

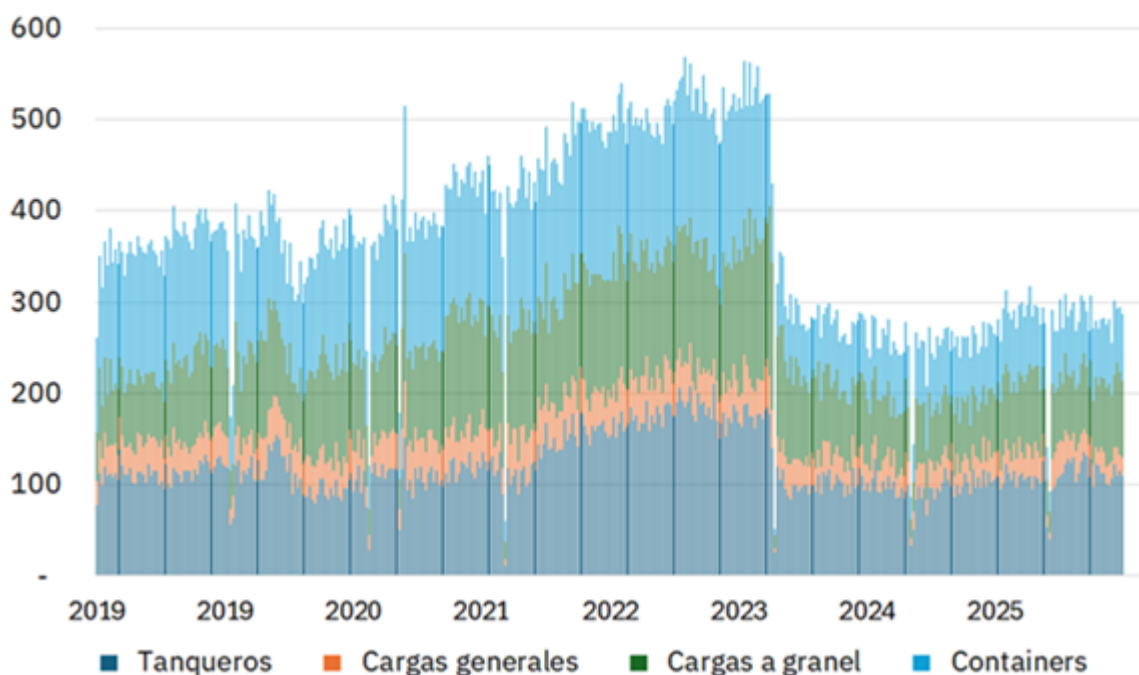
## Tránsitos por el canal de Suez

Por tipo de buque. Volúmenes semanales

@BCRmercados en base a FMI



BOLSA  
DE COMERCIO  
DE ROSARIO



El tránsito de contenedor por el canal de Suez, que llevan bienes de más valor por tonelada que los buques tanqueros o a granel, es el que más cayó. Comparando el promedio semanal 2019-2022 con el período post primeros ataques huties, sobre finales de 2023 hasta nuestros días, el volumen de contenedores que atraviesan el canal de Suez se recortó un 53%. Por su parte, las cargas a granel cayeron un 32%, las cargas generales un 26% y el volumen de tanqueros un 23%.

### Estrecho del Bósforo

El Estrecho del Bósforo conecta el Mar Negro con el Mar de Mármara (y de ahí, vía los Dardanelos, con el Egeo y el Mediterráneo), atravesando el centro mismo de Estambul. Su composición es distinta a la de los otros estrechos del grupo: por cantidad de buques predomina la carga general (41% de los tránsitos, pero solo 8% del peso, siendo embarcaciones





chicas de tráfico regional. Por peso predominan los buques graneleros (46%) y los tanqueros (41%), reflejo de las exportaciones de grano y petróleo/derivados rusos y ucranianos. El estrecho representa el 3% del peso del flujo de la carga tanquera a nivel global y el 2% de la carga granelera.



En el período 2023-2025 (ya recuperado del shock inicial de la guerra entre Rusia y Ucrania iniciada en febrero del 2022), por el estrecho transitaban en promedio 95 buques por día. No obstante, en lo que va de 2026 ese nivel cayó a 84 buques diarios y a 75 si focalizamos en las últimas semanas, una contracción del 21%.





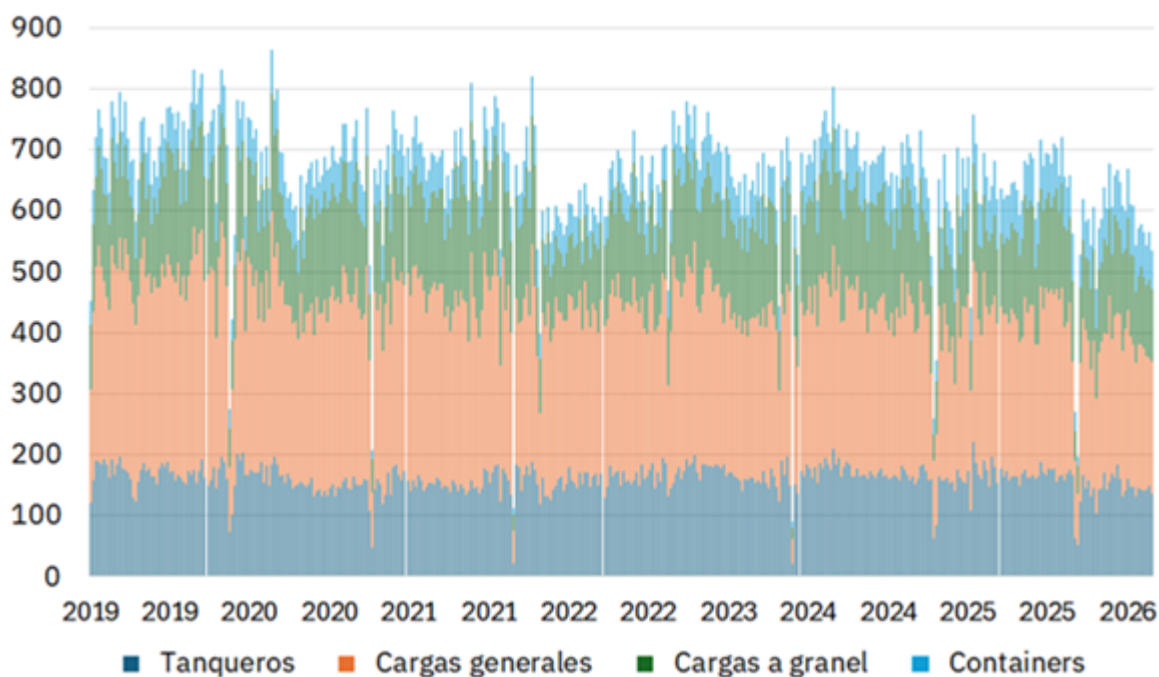
## Tránsitos por el estrecho del Bósforo

Por tipo de buque. Volúmenes semanales

@BCRmercados en base a FMI



BOLSA  
DE COMERCIO  
DE ROSARIO



El conjunto de estrechos turcos que conectan el Mar Negro con el Mediterráneo representa la única salida marítima de países como Ucrania, Rumania, Bulgaria y Georgia, además de buena parte del sur de Rusia. Su régimen de navegación está fijado desde 1936 por la Convención de Montreux, que garantiza el paso libre a los buques mercantes y otorga a Turquía la potestad de restringir a los buques en el paso.

### Estrecho de Kerch

El estrecho de Kerch, que une Crimea con la región rusa de Krasnodar, se convirtió en uno de los frentes más activos del conflicto ruso-ucraniano en 2026. El volumen de comercio internacional que depende de Kerch es mucho menor al de otros estrechos de esta lista, pero su rol como arteria de abastecimiento militar y energético para Rusia lo vuelve un punto a seguir de cerca.

Este paso conecta el Mar de Azov con el Mar Negro, entre la península de Crimea y la región rusa de Krasnodar. Es el único acceso marítimo del Mar de Azov, que baña las principales regiones cerealeras de Rusia (Rostov y Krasnodar) y por el que históricamente circula hasta un cuarto de las exportaciones rusas de trigo. Antes de la guerra, la flota que lo





transitaba estaba dominada por buques de carga general (71% de los tránsitos, 50% del peso, reflejo del comercio regional de cabotaje), con los tanqueros en segundo lugar (24% de los tránsitos, 35% del peso).

En el período preguerra (2019-2021), por el estrecho transitaban 51 buques por día en promedio; en lo que va de 2026 ese nivel es de apenas 11 buques diarios, una contracción del 78%. La vía marítima sufrió golpe tras otro, lo que fue impactando directo en el flujo del comercio internacional: la invasión de Rusia en 2022; los ataques ucranianos al puente de Kerch (octubre 2022, julio 2023 y octubre 2024); y recientemente, el 10 de julio de 2026, Rusia suspendió formalmente toda la navegación civil por Kerch después de que Ucrania atacara con drones una cantidad considerable de buques rusos.

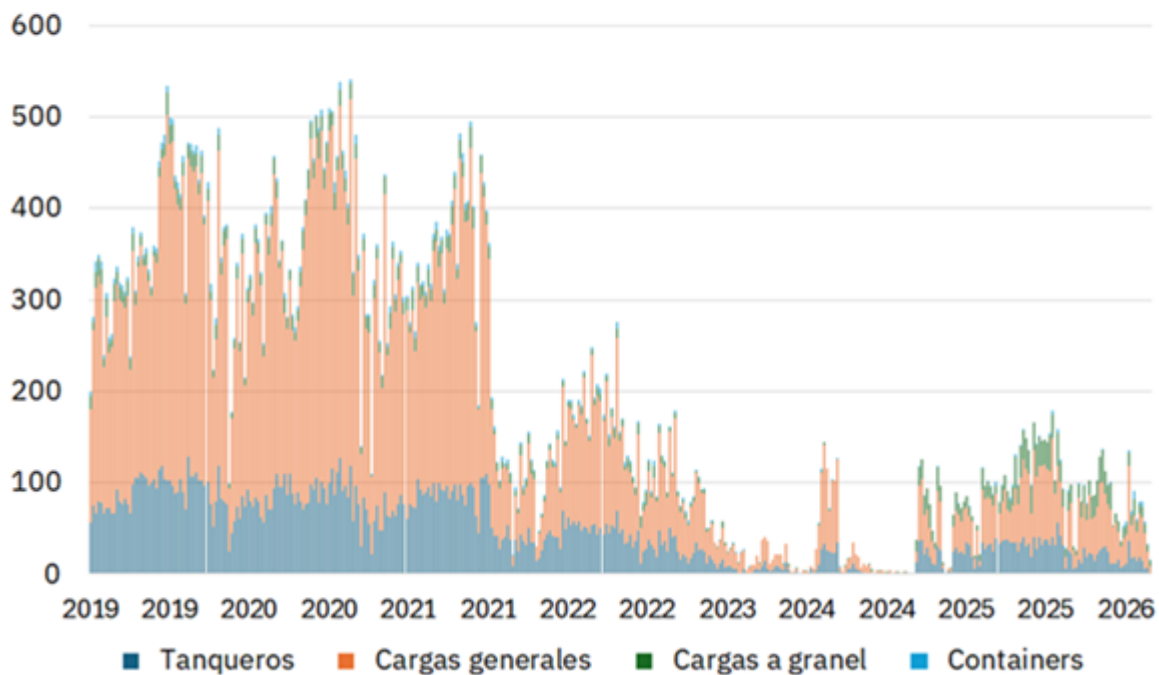
## Tránsitos por el estrecho de Kerch

Por tipo de buque. Volúmenes semanales

@BCRmercados en base a FMI



BOLSA  
DE COMERCIO  
DE ROSARIO



El impacto en la carga es doble. Por un lado, la composición de lo que sigue circulando cambió radicalmente: la participación de los graneleros en el peso transportado saltó de 13,7% (2019-2021) a 47,7% (2026), mientras que la carga general se derrumbó de 50,1% a 17,6%. Es decir, en plena guerra, lo que sobrevivió proporcionalmente fue el grano, no el comercio de cabotaje. Sin embargo, el cierre de julio de 2026 amenaza directamente esa persistencia: al cerrarse Kerch y el canal Don-Azov, los puertos de Rostov y Taganrog dejaron de aceptar carga de granos por completo.

