INTERNACIONAL

Cierre del estrecho de Bab el-Mandeb: La ruta alternativa de Arabia Saudita hacia Asia queda bajo jaque geopolítico

21 de julio de 2026 · 3 min de lectura



El bloqueo del estrecho de Bab el-Mandeb —el paso obligado entre el mar Rojo y el océano Índico— por parte de los rebeldes hutíes de Yemen, un grupo vinculado a Irán, representa un duro golpe logístico para los compradores del petróleo de Arabia Saudita en Asia, principalmente China, India, Japón y Corea del Sur.

¿Por qué ocurrió?

Tras el incremento de las tensiones militares en la región, los hutíes anunciaron un embargo naviero contra Arabia Saudita y los buques vinculados a sus terminales petroleras.

Ante las complicaciones previas en el estrecho de Ormuz por la fricción entre EE. UU. e Irán, Arabia Saudita había incrementado el uso de su oleoducto Este-Oeste para trasladar crudo al puerto de Yanbu, en el mar Rojo, y exportar desde allí hacia Asia. Con la interrupción en Bab el-Mandeb, los hutíes buscan asfixiar también esta ruta alternativa.



¿Qué implica para el comercio y el petróleo?

Al no poder cruzar el mar Rojo, los petroleros se ven obligados a rodear el continente africano por el Cabo de Buena Esperanza. Esta desviación añade entre 10 y 20 días de viaje, dispara el consumo de combustible, encarece los fletes marítimos y eleva exponencialmente las primas de seguro por riesgo de guerra.

De acuerdo con datos de la **U.S. Energy Information Administration (EIA)**, por el estrecho de Bab el-Mandeb transitan habitualmente entre 8.6 y 8.8 millones de barriles diarios (mbd) de petróleo crudo y derivados, lo que equivale al 12% del comercio petrolero marítimo mundial. Por su parte, mediciones de **S&P Global** señalan que el volumen específico de crudo saudita que fluye desde el puerto de Yanbu hacia Asia y que hoy está en riesgo se estima entre 2.5 y 3 mbd.

La semana que un coloso paralizó el comercio global: El caso Ever Given

En **marzo de 2021**, un incidente en el Canal de Suez —el extremo norte del mar Rojo— demostró de manera contundente la extrema fragilidad de los puntos de estrangulamiento marítimo mundial.

El portacontenedores **Ever Given**, operado por la naviera taiwanesa **Evergreen**, quedó incrustado diagonalmente en el canal el **23 de marzo de 2021** tras perder la maniobrabilidad por fuertes ráfagas de viento y una tormenta de arena. Con **400 metros de longitud** (el equivalente a cuatro canchas de fútbol) y una capacidad para **20,000 contenedores**, la embarcación bloqueó por completo la vía durante **6 días** hasta su liberación el **29 de marzo**.

El incidente dejó varados a más de **422 buques** en ambos extremos del canal (el mar Rojo y el mar Mediterráneo), cargados con todo tipo de mercancías, desde petróleo hasta productos manufacturados y ganado.

Según estimaciones del portal especializado *Lloyd's List*, el bloqueo retuvo aproximadamente **9,600 millones de dólares diarios** en comercio exterior (unos **400 millones de dólares por hora**).

Para lograr desencallarlo, la Autoridad del Canal de Suez y la firma holandesa *Smit Salvage* debieron remover más de **30,000 metros cúbicos de arena y lodo** utilizando dragas y excavadoras, además del trabajo conjunto de **13 remolcadores** aprovechando la marea alta provocada por la luna llena.

El encallamiento del Ever Given sirvió como antecedente directo de los efectos de una interrupción en el mar Rojo: obligó a docenas de navieras a desviar sus flotas por el **Cabo de Buena Esperanza** en África, sumando entre **7 y 12 días adicionales de navegación** y disparando las tarifas de flete marítimo internacional hasta en un **300%** en las semanas posteriores.

Publicado en Punto de Referencia. Dirección original: https://puntodereferencia.mx/internacional/cierre-del-estrecho-de-bab-el-mandeb-la-ruta-alternativa-de-arabia-saudita-hacia-asia-queda-bajo-jaque-geopolitico
Descargado el 21 de noviembre de 2026.