# Omán y la política de la interdependencia marítima: Ninguna potencia puede dominar el estrecho de Ormuz

**Amal Ghazal**
Vicerrectora y catedrática de Historia del Instituto de Estudios de Posgrado - Doha

5 de noviembre de 2026

**Resumen**

La historia del estrecho de Ormuz muestra que su importancia nunca ha dependido únicamente del control militar, sino de una red de interdependencias entre puertos, comunidades costeras, comerciantes y rutas que conectaban el Golfo con el océano Índico. Por lo tanto, su estabilidad no puede imponerse por la fuerza, sino que requiere de acuerdos y compromisos recíprocos entre todos aquellos actores vinculados a la ruta marítima. En este sentido, la propuesta de Omán, inspirada en el mecanismo de cooperación del estrecho de Malaca, podría convertirse en una vía para solucionar la crisis.

## Introducción

Durante siglos, imperios y potencias regionales se han disputado el estrecho de Ormuz, ocupando sus islas, fortificando sus puertos, gravando su comercio y vigilando o entorpeciendo su tráfico marítimo. Sin embargo, ninguna de estas potencias ha podido controlar jamás por completo esta ruta marítima estratégica, situada entre el golfo Pérsico y el golfo de Omán, únicamente mediante la fuerza militar. Históricamente, el valor de Ormuz derivaba de las conexiones que unían las dos orillas del estrecho con el océano Índico. Incluso aquellas potencias que pretendían dominar esta ruta marítima dependían de las relaciones forjadas entre sus diversos puertos, proveedores, comerciantes y comunidades costeras para mantener su comercio. En otras palabras, la autoridad política en el estrecho de Ormuz se ha basado durante mucho tiempo en este sistema de interdependencia[1], incluso cuando dicha autoridad se ha aplicado de forma coercitiva o desigual.

Su historia nos ayuda a comprender mejor la crisis actual en el estrecho de Ormuz, en un momento en que Estados Unidos e Irán compiten por el control de este paso estratégico[2]. Mantener abierto el estrecho significa preservar un sistema marítimo que se extiende mucho más allá del propio paso. La iniciativa presentada por Omán en julio de 2026[3], con el respaldo de los demás Estados árabes del Golfo, es importante porque Mascat no actúa meramente como mediador entre otras potencias. Omán es un Estado ribereño y un nodo fundamental que conecta el Golfo con el océano Índico. Su papel debe situarse en el contexto de las relaciones históricas que contribuyeron a la sostenibilidad de Ormuz: el abastecimiento de la isla de Ormuz por parte de Musandam, los intercambios entre las comunidades costeras y las conexiones con el océano Índico. Desde esta perspectiva histórica, la iniciativa de Omán puede entenderse como un intento de traducir la interdependencia marítima en una acción colectiva entre los

Estados que dependen de la ruta marítima, tanto para resolver la crisis como para garantizar el paso más allá del estrecho.

**Las conexiones que dieron origen a Ormuz**

El estrecho de Ormuz es el nombre de la ruta marítima. Históricamente, sin embargo, Ormuz también se refería a un puerto en el territorio continental iraní —actualmente llamado Ormuz Antiguo—[4]. Desde el siglo XIV, pasó a ser el nombre de una isla situada en el estrecho, donde los gobernantes locales establecieron un reino[5] y un centro comercial que unía la costa arábiga, la meseta iraní, los puertos del Golfo y el océano Índico occidental. A través de este intercambio comercial, la isla-puerto de Ormuz contribuyó a configurar un espacio marítimo basado en la circulación y el intercambio de personas y mercancías. Quienes aspiraban a ejercer autoridad política sobre este espacio dependían de estas conexiones.

Ormuz Antiguo conectaba el comercio marítimo de las ciudades iraníes de Kermán y Sistán. En la costa árabe, las ciudades de Qalhat (Omán) y Julfar (Emiratos Árabes Unidos) se desarrollaron como importantes centros comerciales dentro de este sistema[6], mientras que la isla-puerto de Ormuz dependía de los suministros que llegaban desde las costas circundantes. El registro arqueológico de Qalhat revela una rica historia de comercio que conectaba Arabia, África Oriental, la India y más allá[7]. Estas rutas comerciales y relaciones mercantiles hicieron que la ubicación estratégica de Ormuz resultara valiosa, ya que las rutas interiores transportaban mercancías a los puertos, los asentamientos costeros abastecían a la isla y el transporte marítimo conectaba la región con mercados lejanos.

Musandam, la península situada al otro lado del estrecho de la isla de Ormuz, ofrece otro ejemplo concreto de la interdependencia histórica de esta ruta marítima. Las investigaciones sobre sus asentamientos, la producción de cereales y la movilidad marítima revelan cómo esta región suministraba provisiones y mano de obra a la isla de Ormuz[8], mientras que la economía de la isla generaba demanda de los productos y la mano de obra de Musandam. Junto con Qalhat y otros puertos árabes, Musandam contribuyó a posicionar a Ormuz dentro de una red más amplia que se extendía más allá de la propia isla.

Estas relaciones determinaron el funcionamiento del poder en este espacio geográfico. Los gobernantes de Ormuz pagaban tributos a las potencias del continente para garantizar el tráfico comercial hacia y desde la isla[9]. A su vez, los gobernantes de todo el sistema tenían que complacer o coaccionar a los comerciantes, proveedores y transportistas, que también tenían un interés directo en la circulación de mercancías. La fuerza militar podía alterar las condiciones de dichos intercambios. Sin embargo, la ocupación de la isla por la fuerza no podía sustituir a los suministros, las rutas y las transacciones que sostenían el sistema.

A lo largo de los siglos, diferentes potencias intentaron hacerse con el control de la isla de Ormuz o dominar partes del sistema marítimo que la rodeaba[10], incluidos los gobernantes locales de Ormuz, así como los portugueses, los safávidas de Irán, los otomanos, los gobernantes yarubíes[11] y al-busaidíes de Omán[12], los qawasíes[13], las compañías comerciales holandesas y británicas y, en última instancia, el Imperio Británico. Aunque algunas de estas potencias establecieron un dominio duradero sobre

la isla y las rutas marítimas circundantes, su poder seguía funcionando a través de un sistema de interdependencia comercial y política que se extendía más allá de su dominio territorial inmediato. En resumen, el control sobre posiciones estratégicas específicas no se traducía necesariamente en un control total sobre el sistema marítimo en su conjunto.

En el siglo XX, el sistema estatal moderno y el derecho internacional, que codificaron la soberanía territorial y los derechos de navegación, modificaron la estructura de gobernanza en el estrecho de Ormuz. Sin embargo, estos cambios no eliminaron la interdependencia regional histórica ni la necesidad de coordinación de la ruta marítima. En 1968, Irán y Omán adoptaron conjuntamente un acuerdo para designar rutas de navegación a través del estrecho[14]. Del mismo modo, en 1974 firmaron un acuerdo para determinar los límites de la plataforma continental, al tiempo que se comprometían a coordinarse en la explotación de los yacimientos situados a ambos lados de dicha frontera[15]. El tratado reconocía los derechos marítimos específicos de ambos países sin menoscabar sus intereses y obligaciones comunes. Durante la "guerra de los petroleros" de la década de 1980 —que se libró como parte de la guerra entre Irán e Irak—, Irán atacó a los buques que comerciaban con los iraquíes[16], a pesar de que seguía dependiendo del petróleo exportado a través de esa misma ruta. Para proteger sus petroleros, Kuwait solicitó escolta naval estadounidense. En este caso, las conexiones que durante mucho tiempo habían sustentado el comercio regional en esta zona se convirtieron en blanco de perturbaciones y también dieron lugar a una protección militar externa para restablecer la libre circulación.

Por lo tanto, la interdependencia en el sistema de Ormuz no implica un régimen ininterrumpido de gobernanza cooperativa a lo largo de la ruta marítima. En el pasado, las mismas relaciones que han permitido el ejercicio del poder en torno a Ormuz también han limitado dicho poder. De cara al futuro, cualquier marco duradero para el estrecho debe fomentar la cooperación entre todos los actores implicados.

**Interdependencia y política de paso**

La actual disputa sobre el estrecho de Ormuz refleja preocupaciones históricas similares sobre su posición estratégica y el sistema marítimo en el que se inserta. En julio de 2026, en medio de la interrupción del tráfico en el estrecho tras los ataques de Estados Unidos e Israel contra Irán, Omán presentó a Teherán una propuesta respaldada por los países árabes del Golfo[17], inspirada en un acuerdo de cooperación que rige el estrecho de Malaca, situado entre la península malaya y la isla indonesia de Sumatra. La propuesta omaní buscaba integrar a los Estados de la región en un acuerdo para la gestión de la ruta marítima. Los distintos Estados también ofrecerían contribuciones voluntarias para apoyar la navegación, la protección del medio ambiente y las operaciones de búsqueda y rescate.

El 29 de julio de 2026, Teherán rechazó esta propuesta de una gestión regional más amplia, argumentando que solo Irán y Omán deberían gestionar el estrecho[18], controlando Irán la ruta de entrada y partes de la salida. A principios de agosto, las negociaciones se habían orientado hacia un acuerdo provisional más limitado sobre las rutas marítimas. Durante esas conversaciones, los dirigentes iraníes afirmaron que un acuerdo con Omán se encontraba en su fase final[19], pero que la reapertura total del estrecho dependía de que Estados Unidos cumpliera otras condiciones. A fecha de septiembre de 2026, no se había alcanzado ningún acuerdo duradero.

Las diferencias entre la propuesta original y las contrapropuestas posteriores son significativas. La propuesta original de Omán buscaba un marco regional para respaldar los servicios marítimos compartidos; las propuestas posteriores se centraron, en cambio, en la asignación de rutas marítimas y la autoridad en condiciones de guerra. Un acuerdo sobre las rutas negociado podría restablecer parte del tráfico marítimo, pero no establecería por sí solo un marco para regular el sistema marítimo. Un acuerdo que otorgara a Irán autoridad discrecional sobre el paso también correría el riesgo de convertir la dependencia compartida del estrecho en una dependencia del consentimiento iraní[20].

Las negociaciones actuales entre Estados soberanos sobre el estrecho no pueden considerarse una continuación directa de conflictos históricos más antiguos. Del mismo modo, las disputas geopolíticas actuales no pueden ajustarse directamente a las jerarquías imperiales, tributarias y comerciales del pasado. Sin embargo, sigue existiendo una importante continuidad estructural que conecta el pasado con el presente: este paso marítimo aún depende de una red de relaciones económicas y políticas que trascienden jurisdicciones y que no puede mantenerse mediante el control militar exclusivo del canal por parte de una sola potencia.

La postura de Estados Unidos también debe evaluarse a la luz de esta historia. En julio de 2026, el Comando Central de Estados Unidos presentó sus ataques contra Irán como un medio para proteger el transporte marítimo comercial a través del estrecho[21]. Sin embargo, la superioridad militar no otorga a Estados Unidos la autoridad para determinar unilateralmente los términos de un orden regional basado en una interdependencia de larga data. En la práctica, las fuerzas estadounidenses protegerían determinadas rutas marítimas, dejando que el comercio regional en su conjunto dependiera de las decisiones estratégicas de Washington. La cuestión es si Estados Unidos apoyará un acuerdo regional o intentará sustituirlo por otro que vincule la seguridad marítima a su presencia continuada en la zona.

Las preocupaciones de Irán en materia de seguridad deben tenerse en cuenta en cualquier acuerdo duradero, pero ni esas preocupaciones ni su posición costera le confieren primacía. Tampoco deberían los Estados árabes del Golfo tener que elegir entre depender del consentimiento iraní para utilizar la ruta marítima y depender indefinidamente de la intervención estadounidense. Sus intereses y su lugar dentro de ese sistema marítimo exigen una responsabilidad regional compartida, con apoyo externo proporcionado dentro de un marco acordado.

**Omán como enlace marítimo**

Teniendo en cuenta estas preocupaciones, el papel de Omán en la resolución de esta crisis se hace más evidente. Musandam se encuentra junto al estrecho, mientras que los puertos y las relaciones marítimas de Omán conectan el Golfo con el océano Índico. Omán es un nodo fundamental en este sistema, con un interés directo en que se mantenga el tráfico a través del estrecho y por toda la red en general. Sus relaciones diplomáticas con Irán y los Estados árabes del Golfo reflejan su posición histórica. Describir a Mascat simplemente como un mediador neutral subestima su interés en resolver esta última crisis.

Omán vincula dos cuestiones que no deberían tratarse por separado: la seguridad del tránsito por el estrecho y las relaciones regionales de las que depende dicho tránsito. Su contribución distintiva en este momento consiste, por tanto, en convertir la interdependencia que ha regido históricamente este sistema marítimo en compromisos geopolíticos recíprocos.

**Malaca como paralelo estructural**

El estrecho de Malaca ofrece lecciones útiles. Al igual que el estrecho de Ormuz, esta ruta marítima conecta una región integrada por puertos, islas, ríos y zonas del interior. A lo largo de su historia, diferentes entidades políticas —desde el imperio marítimo de Srivijaya en Sumatra, hasta el sultanato de Malaca siglos más tarde— construyeron su poder regional organizando relaciones comerciales y tributarias a través de este sistema marítimo. Su autoridad dependía de los comerciantes, los asentamientos costeros y las comunidades marítimas que hacían circular continuamente mercancías, personas e ideas por toda la zona. Al igual que en el sistema de Ormuz, quienes obtuvieron el poder sobre esta zona estratégica lo hicieron fomentando las conexiones a través del sistema marítimo.

Sin embargo, las relaciones marítimas a través del estrecho de Malaca se vieron interrumpidas cuando el Tratado anglo-holandés de 1824 lo dividió entre esferas coloniales rivales[22]. Tras la independencia, los nuevos estados independientes de Indonesia, Malasia y Singapur implantaron un sistema moderno de coordinación que, con el tiempo, condujo al Mecanismo de Cooperación de 2007[23]. El mecanismo preservó la responsabilidad principal de los tres Estados ribereños en la gestión del estrecho, al tiempo que invitaba a otros Estados usuarios y al sector del transporte marítimo a sumarse a los acuerdos de navegación y a los proyectos medioambientales mediante contribuciones voluntarias[24]. Es fundamental señalar que el acuerdo institucionaliza las responsabilidades compartidas sobre la gobernanza de la ruta marítima sin convertir el pago en una condición para el paso. Su relevancia para Ormuz va más allá de la mera aplicación de una fórmula de financiación o un procedimiento técnico similar. En cambio, sirve de modelo mediante el cual diferentes Estados pueden reconocer sus conexiones marítimas compartidas, al tiempo que conservan sus responsabilidades e intereses territoriales distintivos.

Por supuesto, existen limitaciones en las lecciones que pueden extraerse del ejemplo de Malaca. Sin embargo, Malaca ofrece una forma de reflexionar sobre la responsabilidad compartida en el estrecho de Ormuz, poniendo de relieve las relaciones que durante mucho tiempo han sustentado el sistema de rutas marítimas y le han conferido valor estratégico.

**Dar forma política a la interdependencia**

La iniciativa de Omán para resolver la crisis en Ormuz debería evaluarse en función de si consigue traducir la interdependencia en compromisos recíprocos entre las distintas partes. La participación de Irán, de los países árabes del Golfo y la comunidad marítima internacional contribuiría a garantizar un acceso abierto y predecible para todas las partes interesadas, en lugar de solo para unas pocas.

La forma en que las distintas partes financien el acuerdo revelará además si este favorece el acceso compartido y la cooperación o si genera nuevas reivindicaciones conflictivas sobre el control del paso. La distinción entre contribuciones voluntarias y tasas obligatorias también es de carácter político. Las contribuciones voluntarias, como las propuestas por Omán[25] y las utilizadas en el caso de Malaca, pueden financiar servicios comunes, mientras que las tasas obligatorias condicionarían el paso al pago a la potencia que reclame autoridad sobre él.

**Conclusiones**

La larga historia de interdependencia de Ormuz explica por qué ninguna potencia ha sido capaz de controlar de forma duradera el paso por el estrecho mediante medios militares[26]. Sus conexiones han sustentado el comercio, los medios de subsistencia y los recursos políticos de las comunidades a ambos lados del estrecho, incluso mientras sucesivas potencias han competido por reclamar autoridad sobre él. El lugar que ocupa Omán en esta historia ayuda a explicar su interés en resolver la crisis y en dar forma a los acuerdos que puedan hacer que esa resolución sea duradera. Su papel consiste en contribuir a dotar a la interdependencia de una forma política duradera, configurada por todos los actores que dependen de este paso compartido.

Este Análisis fue publicado originalmente por el Arab Center Washington.

*Las ideas expresadas en este Análisis corresponden al autor y no reflejan necesariamente la postura del CEARC.*

---

[1] Sima Aghazadeh, “MEI Perspectives Series 66: The Long Struggle for Domination of Hormuz”, *Middle East Institute Singapore* - National University of Singapore, 15/9/2026. Disponible en: https://mei.nus.edu.sg/publication/the-long-struggle-for-domination-of-hormuz/

[2] “US military claims Strait of Hormuz remains open amid ongoing blockade”, *Al Jazeera*, 16/9/2026. Disponible en: https://www.aljazeera.com/news/2026/9/16/us-military-claims-strait-of-hormuz-remains-open-amid-ongoing-blockade

[3] “Oman proposes Hormuz management system with voluntary fees, source says”, *Reuters*, 28/7/2026. Disponible en: https://www.reuters.com/world/middle-east/oman-presented-regional-mechanism-hormuz-iran-source-says-2026-07-28/

[4] Willem M. Floor, "HORMUZ ii. Islamic Period." *Encyclopaedia Iranica*, Vol. XII, Fasc. 5, 15/12/2024. Disponible en: https://www.iranicaonline.org/articles/hormuz-ii/

[5] Vladimír Liščák, “Catalan Atlas of 1375 and Hormuz around 1300”, *International Cartography Association*, 3/7/2019. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/334216820_Catalan_Atlas_of_1375_and_Hormuz_around_1300

[6] Floor, *ibid*.

[7] "Ancient City of Qalhat", *World Heritage Convention*- UNESCO, s.f. Disponible en: https://whc.unesco.org/en/list/1537

[8] Gabriele Goldfuß y Wolfgang Zimmermann, "Hormuz and Musandam: a spatial approach through time (with a special emphasis on grain production, storage culture and regional mobility)", *The Journal of Oman Studies*, vol. 25, 7/11/2025. Disponible en: https://archaeopresspublishing.com/ojs/index.php/jos/article/view/3257

[9] Floor, *ibid*.

[10] Amelia Hankins, "How the Strait of Hormuz Became the World's Most Contested Waterway", *New Lines Magazine*, 8/5/2026. Disponible en: https://newlinesmag.com/essays/how-the-strait-of-hormuz-became-the-worlds-most-contested-waterway/

[11] "Yaʿrubid dynasty", *Encyclopaedia Britannica*, Disponible en: https://www.britannica.com/topic/Yarubid-dynasty

[12] "Āl Būsaʿīd dynasty", *Enciclopaedia Britannica*, Disponible en: https://www.britannica.com/topic/Al-Bu-Said-dynasty

[13] "The Qawasim in Ras Al Khaimah", Government of Ras Al-Khaimah, s.f. Disponible en: https://rakheritage.rak.ae/chapters/the-qawassim/

[14] "Información relacionada con el transporte marítimo y la gente de mar: el estrecho de Ormuz y Oriente Medio", *Organización Marítima Internacional*, s.f. Disponible en: https://www.imo.org/es/mediacentre/hottopics/pages/middle-east-strait-of-hormuz.aspx

[15] "Nº 14085 IRAN and OMAN Agreement concerning delimitation of the continental shelf

(with annexed map). Signed at Tehran on 25 July 1974.", *United Nations Treaty Collection*, vol. 972,1-14085. Disponible en: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20972/volume-972-I-14085-English.pdf

[16] "Strait of Hormuz – Tanker War", *Strauss Center for International Security and Law*, 5/12/2007. Disponible en: https://www.strausscenter.org/strait-of-hormuz-tanker-war/

[17] "Oman hands Iran Gulf-backed proposal for joint control over Hormuz, with voluntary fees", *The Times of Israel*, 28/7/2026. Disponible en: https://www.timesofisrael.com/oman-hands-iran-proposal-for-joint-control-over-hormuz-with-voluntary-fees/

[18] "Iran rules out regional management of Hormuz Strait, hitting hopes for breakthrough", *Reuters*, 29/7/2026. Disponible en: https://www.reuters.com/world/middle-east/iran-rules-out-regional-management-hormuz-strait-hitting-hopes-breakthrough-2026-07-29/

[19] “Iran, Oman, US ‘close’ to Hormuz deal: What do they all want?”, *Al Jazeera*, 5/8/2026. Disponible en: https://www.aljazeera.com/news/2026/8/5/iran-oman-us-close-to-hormuz-deal-what-do-they-all-want

[20] Noam Raydan y Farzin Nadimi, “Reaching Viable Management Arrangements in the Strait of Hormuz”, *The Washington Institute for Near East Policy*, 5/8/2026. Disponible en: https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/reaching-viable-management-arrangements-strait-hormuz

[21] “U.S. Forces Complete 11th Night of Strikes Against Iran”, *Public Releases*, U.S. Central Command, 21/7/2026. Disponible en: https://www.centcom.mil/MEDIA/PUBLIC-RELEASES/Article/4552008/us-forces-complete-11th-night-of-strikes-against-iran/

[22] “Anglo-Dutch Treaty of 1824”, *Jus Mundi*, s.f. Disponible en: https://jusmundi.com/en/document/treaty/en-treaty-between-his-britannic-majesty-and-the-king-of-the-netherlands-respecting-territory-and-commerce-in-the-east-indies-1824-anglo-dutch-treaty-of-1824-wednesday-17th-march-1824

[23] Mariko Kawano, “Transit Passage through the Malacca and Singapore Straits”, *Questions of International Law*, 31/12/2020. Disponible en: https://www.qil-qdi.org/transit-passage-through-the-malacca-and-singapore-straits-3/

[24] “Safety of straits used for international navigation – FAQs”, *International Maritime Organization*, s.f. Disponible en: https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/faq-safety-of-straits-used-for-international-navigation-.aspx

[25] “Oman proposes Hormuz management system with voluntary fees, source says”, *Reuters*, 28/7/2026. Disponible en: https://www.reuters.com/world/middle-east/oman-presented-regional-mechanism-hormuz-iran-source-says-2026-07-28/

[26] Aghazadeh, *ibid*.