



Tema Central



doi.org/10.17141/urvio.45.2026.6766

Estrecho de Ormuz: estudio institucionalista sobre la gobernanza estratégica de un *chokepoint* energético global

Strait of Hormuz: An Institutional Study of the Strategic Governance of a Global Energy Chokepoint

Desiderio López-Niño¹ y Pedro-Miguel Montero-González²

Recibido: 15 de marzo de 2026

Aceptado: 28 de abril de 2026

Publicado: 31 de mayo de 2026

Resumen

Introducción: este artículo examina el papel estratégico de los *chokepoints* marítimos en la organización de la seguridad internacional y la economía política global, a partir del caso del estrecho de Ormuz como corredor central de competencia entre Estados Unidos, Israel e Irán. **Objetivo:** desarrollar el enfoque del institucionalismo geoeconómico marítimo como marco analítico que articula las tradiciones del institucionalismo liberal, la geoeconomía y los estudios de poder marítimo en los *chokepoints*, donde la geografía, las instituciones y el poder no operan como dimensiones separables sino como variables interdependientes cuya articulación específica produce configuraciones de orden observables y diferenciables. **Metodología:** el estudio adopta un diseño de estudio de caso cualitativo con construcción teórica, en modalidad instrumental, mediante fases iterativas de revisión sistemática, extracción dimensional, triangulado con evidencia de organismos energéticos, instrumentos jurídicos y fuentes oficiales para el período 2019–2024, con alcance teórico-explicativo y pretensión de generalización analítica. **Conclusiones:** el análisis muestra que los *chokepoints* funcionan como infraestructuras institucionalizadas de interdependencia concentrada, cuya estabilidad depende de la interacción entre condiciones materiales, mediaciones normativas y capacidades actoriales, y que tales interacciones producen órdenes híbridos que oscilan entre cooperación institucional, disuasión competitiva y coerción geoeconómica dentro de la oceanopolítica contemporánea.

Palabras clave: *chokepoints* estratégicos; estrecho de Ormuz; geoeconomía; institucionalismo; oceanopolítica; seguridad marítima

Abstract

Introduction: This paper examines the strategic role of maritime *chokepoints* in the organization of international security and the global political economy, using the Strait of Hormuz as a central corridor of competition between the United States, Israel, and Iran. **Objective:** It develops the approach of maritime geoeconomic institutionalism as an analytical framework that articulates the traditions of liberal institutionalism, geoeconomics, and maritime power studies in *chokepoints* where geography, institutions, and power do not operate as separable dimensions but as interdependent variables whose specific articulation produces observable and distinguishable configurations of order. **Methodology:** the study adopts a qualitative case study design with theoretical construction, in an instrumental modality, through iterative phases of systematic review, dimensional extraction, and triangulation with evidence from energy agencies, legal instruments, and official sources for the period 2019–2024, with a theoretical-explanatory scope and a claim to analytical generalization. **Conclusions:** The analysis shows that *chokepoints* function as institutionalized infrastructures of concentrated interdependence, whose stability depends on the interaction between material conditions, normative mediations and actor capacities, and that such interactions produce hybrid orders that oscillate between institutional cooperation, competitive deterrence and geoeconomic coercion within contemporary oceanopolitics.

Keywords: geoeconomics; maritime *chokepoints*; maritime governance; maritime security; Strait of Hormuz

1 Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia, desiderio.lopez@esdeg.edu.co, orcid.org/0000-0003-3797-0249

2 Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Colombia, pedro.montero@esdeg.edu.co, orcid.org/0009-0006-4110-0587



Introducción

El estudio de los *chokepoints* marítimos ha ganado espacio en la literatura de relaciones internacionales conforme la oceanopolítica contemporánea ha revelado la fragilidad del orden energético global. La centralidad del mar como soporte de la economía mundial —cerca del 80 % del comercio global por volumen y una proporción creciente de los flujos energéticos— es un hecho estructural que reconfigura las categorías con las que se interpreta la competencia interestatal (UNCTAD 2024; Till 2018). La literatura ha respondido a esta transformación desde tres tradiciones teóricas cuya convivencia, paradójicamente, ha operado por separación más que por articulación. La geopolítica clásica del poder naval, derivada del canon mahaniano, continúa ofreciendo la gramática de la proyección oceánica; el institucionalismo liberal, cuya formulación canónica de Keohane (1984) enfatiza la posibilidad de la cooperación bajo interdependencia, y la geoeconomía, inaugurada por Luttwak (1990) y actualizada por Blackwill y Harris (2016) y por Farrell y Newman (2019), coloca en primer plano los instrumentos económicos de la rivalidad estratégica. El problema que motiva este artículo no consiste en la insuficiencia de ninguna de estas tradiciones, tomada por separado, sino en el modo en que su aislamiento analítico impide dar cuenta del objeto que aquí se investiga: un *chokepoint* marítimo, el estrecho de Ormuz, donde operan simultáneamente lógicas de cooperación institucional, proyección de poder naval y coerción geoeconómica.

Un *chokepoint* marítimo es mucho más que una angostura física: constituye una configuración donde lo geográfico opera como restricción material, lo jurídico-institucional como marco de expectativas y la capacidad estatal como vector de proyección. Por el estrecho de Ormuz transitan aproximadamente 20,9 millones de barriles diarios de petróleo y productos refinados, cifra equivalente a cerca del 20 % del consumo mundial de líquidos petrolíferos (US EIA 2023). Presentado aisladamente, el dato es informativo; adquiere significación analítica cuando se advierte que tal volumen circula por un corredor de 33 kilómetros en su punto más angosto, cuyas aguas territoriales se superponen entre Irán y Omán, cuya arquitectura institucional de seguridad involucra a más de 35 Estados articulados en misiones navales paralelas, y cuya estabilidad depende del equilibrio entre un hegemon naval —Estados Unidos con su Quinta Flota desplegada en Baréin—, una potencia regional —Irán con capacidades convencionales e irregulares articuladas desde el Cuerpo de la Guardia Revolucionaria Islámica— y una constelación de actores con intereses divergentes pero dependencias convergentes, entre los cuales Israel ha adquirido protagonismo creciente desde 2019.

La pregunta de investigación que organiza el artículo puede formularse de la siguiente manera: ¿mediante qué configuraciones de geografía, institución y poder se produce el orden estratégico de un *chokepoint* marítimo en el sistema internacional contemporáneo? La pregunta no admite una respuesta monódica, y la razón es ella misma un diagnóstico teórico. La tradición mahaniana, movilizadora en solitario, no explica por qué la superioridad naval estadounidense no elimina los episodios recurrentes de coerción iraní sobre el tránsito. Además, el institucionalismo liberal, cuando se lo sostiene como axioma, no explica por qué

un régimen codificado y vigente como el paso en tránsito de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar coexiste con incautaciones y apresamientos. Y, por último, la geoeconomía, centrada en sanciones y redes financiero-tecnológicas, no explica por qué el instrumento principal de coerción iraní es de naturaleza geográfico-infraestructural antes que financiera. La fragmentación teórica, en suma, es también una fragmentación explicativa, y superarla exige un marco que reúna estas tradiciones sobre un plano común.

El artículo ofrece tal marco: el institucionalismo geoeconómico marítimo entendido como enfoque analítico de alcance medio que integra, sin reducir ni yuxtaponer, las tres tradiciones mencionadas. La articulación propuesta no consiste en una síntesis erudita que se limite a citar autores sino en una especificación analítica que opera sobre un plano específico: el del *chokepoint* marítimo concebido como unidad de análisis. La tesis central que aquí se defiende sostiene que en los *chokepoints* la geografía, las instituciones y el poder no funcionan como variables separadas cuya suma produciría un resultado estratégico, sino como variables interdependientes cuya forma específica de articulación —no su mera coexistencia— genera configuraciones de orden observables y diferenciables.

De esta tesis central se derivan tres proposiciones analíticas que guían el resto del artículo y que se contrastan en términos comparativo-cualitativos. La primera proposición sostiene que la relevancia estratégica de un *chokepoint* no es una propiedad inherente de su geografía, sino del grado de peso institucional que lo inviste. De aceptarse esta proposición, corredores de geografía equivalente pero densidades institucionales distintas deberían exhibir patrones de estabilidad observables y diferenciados. La segunda proposición establece que esa estabilidad es producto de la interacción de tres variables —condición material geográfica, mediación institucional y capacidad actuarial—. Las alineaciones específicas de estas variables permiten distinguir de forma empírica tres configuraciones ideales-típicas de orden marítimo: la cooperación institucional, cuando las tres variables convergen cooperativamente; la disuasión competitiva, cuando dos convergen y una diverge, de modo que el tránsito se estabiliza sin eliminar la rivalidad, y la coerción geoeconómica, cuando al menos una de las variables es instrumentalizada de manera unilateral para obtener concesiones asimétricas. La tercera proposición, consecuencia lógica de las dos anteriores, afirma que el efecto sistémico de una disrupción en un *chokepoint* no depende solo del volumen físico del tráfico sino del nivel de su institucionalización: a mayor densidad institucional, mayor capacidad de absorción de perturbaciones; a menor institucionalización, mayor riesgo de contagio sistémico a través de primas de riesgo, reestructuraciones logísticas y reasignaciones de rutas.

La contribución específica del institucionalismo geoeconómico marítimo frente a las tradiciones con las que dialoga puede precisarse en cuatro movimientos. Frente al institucionalismo liberal de Keohane (1984), el marco propuesto no asume la cooperación como estado natural bajo interdependencia; sostiene, con Strange (1988) y con Barnett y Duvall (2005), que las mismas instituciones que coordinan cooperación distribuyen asimétricamente autoridad y recursos, de modo que cooperación y rivalidad no se excluyen sino que coexisten dentro del mismo entramado normativo. Frente a la geoeconomía clásica (Luttwak

1990; Blackwill y Harris 2016), que privilegia instrumentos financieros y comerciales, el marco restituye la atención a la dimensión espacial-infraestructural, pues en los *chokepoints* la coerción se materializa en el control o la amenaza de control sobre la infraestructura física misma y no solo en sanciones o aranceles. Frente a la interdependencia armada de Farrell y Newman (2019), cuyo énfasis reside en redes financiero-tecnológicas, el marco demuestra que existen nodos físicos —no solo digitales o contables—, cuya concentración produce vulnerabilidades y apalancamientos políticos análogos. Y, frente al poder marítimo clásico (Mahan 1890; Till 2018), el marco redefine el poder oceánico contemporáneo como capacidad de influir en la arquitectura institucional que regula el corredor, lo cual incluye, pero excede la proyección de fuerza naval. Esta cuádruple delimitación constituye la condición para que el enfoque no se perciba como mera síntesis de literatura y adquiera, en cambio, la densidad analítica de un programa de investigación diferenciado.

El artículo se organiza en cinco secciones posteriores a esta introducción. La sección segunda desarrolla el marco teórico articulando institucionalismo, geoeconomía y poder marítimo en torno al problema de los *chokepoints*. La tercera expone la metodología, precisa el diseño de estudio de caso cualitativo con construcción teórica, y delimita alcance y limitaciones. La cuarta presenta los resultados referidos a la construcción del marco analítico: la caracterización del *chokepoint* institucional y la estructura multinivel que explicita las relaciones entre variables. La quinta desarrolla la discusión, donde el marco se aplica al estrecho de Ormuz por niveles analíticos y se confronta sistemáticamente con las tradiciones teóricas. La sexta ofrece conclusiones articuladas mediante argumentos y líneas de investigación posteriores.

Marco teórico

El marco teórico de este artículo se construye sobre una tesis metateórica explícita: las tres tradiciones con las que dialoga —institucionalismo liberal, geoeconomía y poder marítimo— no constituyen posiciones rivales entre las que deba escogerse, sino dimensiones analíticamente complementarias cuya articulación específica permite capturar la complejidad del objeto. Esta articulación, sin embargo, no es pacífica: cada tradición introduce supuestos ontológicos y causales que, sostenidos como axiomas, impiden la convergencia. Reconocer esa tensión es el primer paso para superarla, y hacerlo exige una lectura crítica de las tradiciones que las restituya en su potencia explicativa limitada y señale los puntos donde deben complementarse.

El institucionalismo liberal, en la formulación clásica de Keohane (1984), parte del supuesto de que las instituciones internacionales reducen los costos de transacción, proporcionan información sobre el comportamiento de los actores y generan expectativas estables de reciprocidad. Esta formulación operó históricamente como respuesta al realismo estructural y estableció un vocabulario común para analizar la cooperación bajo interdependencia. Aplicado al dominio marítimo, el paradigma permite entender por qué

la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) ha logrado sostener, desde 1982, un régimen de paso en tránsito que operacionaliza el principio de libertad de navegación incluso en corredores estratégicamente sensibles. Sin embargo, la formulación keohaneana es vulnerable a una objeción que Strange (1988) planteó con nitidez: las instituciones no son neutras. Su efecto cooperativo se asienta sobre una distribución previa de poder estructural —sobre mercados, finanzas, conocimiento y seguridad— que las propias instituciones reproducen. Barnett y Duvall (2005) formalizaron esta objeción mediante la distinción entre poder compulsivo, institucional, estructural y productivo, y demostraron que los efectos cooperativos atribuidos a las instituciones son analíticamente inseparables de sus efectos distributivos. La consecuencia teórica relevante para este artículo consiste en reconocer que se requiere complementar el aparato institucionalista con una teoría del poder (Nye 2002) capaz de explicar la asimetría que hace posible, y no solo la coordinación que la instituye.

La geoeconomía provee una parte sustantiva de ese complemento. Luttwak (1990) introdujo el término para capturar el desplazamiento del centro de gravedad de la competencia estatal desde los instrumentos militares hacia los económicos en la era posterior a la Guerra Fría. Baldwin (1985) había desarrollado previamente el concepto de *economic statecraft* como categoría analítica que captura el uso deliberado de instrumentos económicos para obtener objetivos de política exterior. Blackwill y Harris (2016) actualizaron esta agenda al mostrar cómo la geoeconomía se ha convertido en un vector central de la competencia entre grandes potencias en comercio, tecnología, energía e inversiones. La contribución más influyente reciente proviene de Farrell y Newman (2019), quienes desarrollaron el concepto de *interdependencia armada* para demostrar cómo la centralidad de ciertos Estados en nodos clave de redes globales —SWIFT, semiconductores, plataformas digitales— les permite ejercer coerción sin necesidad de disparar un solo proyectil. Ahora bien, esta tradición, potente como es para explicar sanciones secundarias y desacoplamientos de cadenas de suministro, ha tendido a descorporeizar la coerción: sus nodos son financieros, digitales y algorítmicos. Los *chokepoints* marítimos, por el contrario, son nodos físicos, geográficamente localizados, cuya capacidad coercitiva opera vía pasos, minas y lanchas rápidas. Incorporar la dimensión espacial-infraestructural en el razonamiento geoeconómico es una tarea que esta literatura apenas ha comenzado a emprender (Weitz 2018; Cowen 2014).

El tercer pilar proviene de los estudios de poder marítimo, tradición con genealogía larga y transformaciones significativas. Mahan (1890) estableció la centralidad del *sea power* en la proyección global; Till (2018), en una formulación contemporánea, ha argumentado que el poder marítimo del siglo XXI ya no se define únicamente por la capacidad de combate naval sino por la capacidad de sostener el sistema marítimo global, esto es, la red de rutas, infraestructuras portuarias y marcos regulatorios que soporta el comercio internacional. Bueger y Edmunds (2017, 2024) han ampliado esta perspectiva hacia un campo interdisciplinario de seguridad marítima que articula lo militar, lo económico y lo regulatorio, mientras que Holmes y Yoshihara (2023) han mostrado, en el caso del Indo-Pacífico, cómo los *chokepoints* han vuelto

al centro del pensamiento estratégico contemporáneo. Esta tradición, rica en sensibilidad espacial, ha sido tardía en el diálogo con la geoeconomía; su énfasis en capacidades y doctrinas navales ha dejado en penumbra el modo en que los mercados energéticos globales —y no solo las flotas— estructuran lo que se disputa en un estrecho.

Situada en el cruce de estas tres tradiciones, la literatura sobre *chokepoints* ha producido descripciones valiosas, pero teóricamente fragmentadas. En este artículo se propone una depuración conceptual que distingue tres acepciones articuladas y las integra en una definición unitaria. El *chokepoint* geográfico es, en sentido estricto, un estrechamiento físico cuya configuración restringe la maniobrabilidad naval y concentra tráfico. El *chokepoint* estratégico es un nodo cuya disrupción produce efectos sistémicos desproporcionados respecto al volumen local que transita (Holmes y Yoshihara 2023). El *chokepoint* institucional es una configuración jurídico-política en la que la regulación del tránsito deviene objeto simultáneo de disputa y cooperación (Weitz 2018). Estas tres acepciones no son intercambiables ni yuxtaponibles sin perder la precisión: la potencia explicativa del enfoque propuesto depende, precisamente, de mantenerlas articuladas, de modo que la geografía opere como condición material de restricción, la institucionalización como estructura de expectativas y la capacidad estatal como vector de agencia.

Metodología

La pregunta de investigación, ¿mediante qué configuraciones de geografía, institución y poder se produce el orden estratégico de un *chokepoint* marítimo en el sistema internacional contemporáneo?, orienta una decisión metodológica específica: el marco analítico del institucionalismo geoeconómico marítimo se construye mediante un diseño de estudio de caso cualitativo con construcción teórica en modalidad instrumental (Gerring 2007; Hernández-Sampieri 2020). La denominación exige precisión porque cada uno de sus componentes tiene implicaciones analíticas. Se trata de un estudio de caso en cuanto el estrecho de Ormuz funciona como unidad empírica sobre la cual se examinan procesos e interacciones. Es cualitativo en tanto privilegia el análisis interpretativo de significados, normas y capacidades por encima del tratamiento estadístico de variables. Es instrumental en cuanto el caso no es interesante en sí mismo sino como plataforma para desarrollar un marco de alcance medio aplicable a otros *chokepoints*. Por último, comporta construcción teórica porque su propósito no es describir un estado de cosas sino producir categorías analíticas refinadas y proposiciones contrastables. Esta combinación conduce a pretender una generalización analítica cuya consolidación requiere, en desarrollos posteriores, la aplicación comparada del marco a otros corredores estratégicos.

La justificación del caso responde a tres criterios articulados que, al concurrir en un solo corredor, lo convierten en un laboratorio privilegiado para construir el marco. La centralidad energética del estrecho de Ormuz es extrema: por él transitan aproximadamente 20,9 millones

de barriles diarios de petróleo y productos refinados, y cerca del 20 % del gas natural licuado comercializado globalmente (US EIA 2023; UNCTAD 2024). La densidad institucional del corredor es igualmente singular: confluyen en él CONVEMAR, la Organización Marítima Internacional, las Combined Maritime Forces con más de 35 Estados participantes, la International Maritime Security Construct y la misión europea European-Led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz, cuyo componente militar Agenor fue activado en 2020 bajo liderazgo francés. La tensión estratégica alcanza, finalmente, una agudeza particular: coexisten un hegemon naval extrarregional, una potencia regional en posición asimétrica, una constelación de Estados del Consejo de Cooperación del Golfo con dependencias a veces contradictorias y un actor extrarregional como Israel, cuyo involucramiento, aunque sin presencia naval permanente, se ha intensificado desde 2019. La concurrencia de estas tres propiedades —centralidad, densidad, tensión— no es replicable de manera simultánea en otros *chokepoints* comparables y, por lo tanto, vuelve especialmente productivo al caso para la construcción inductiva del marco.

El procedimiento analítico se organizó en fases sucesivas cuya relación no es secuencial sino iterativa, en el sentido de que los hallazgos empíricos retroalimentaron la refinación de las categorías teóricas. La primera fase consistió en una revisión sistemática de literatura orientada por muestreo teórico, con saturación progresiva, en los campos del institucionalismo (Keohane 1984; North 1990; March y Olsen 2000), la geoeconomía (Luttwak 1990; Baldwin 1985; Blackwill y Harris 2016; Farrell y Newman 2019), los estudios de seguridad marítima (Till 2018; Bueger y Edmunds 2017; 2024; Kraska y Pedrozo 2018) y la teoría del poder estructural (Strange 1988; Nye 2002; Barnett y Duvall 2005). La segunda fase consistió en extraer las tres dimensiones analíticas centrales —geografía estratégica, arquitectura institucional y capacidades de poder— y, de manera decisiva, especificar sus roles analíticos como variable independiente, variable mediadora y variable actuarial, respectivamente. La tercera fase condujo a construir el marco tridimensional y a derivar sus cuatro niveles analíticos, organizados como un mecanismo con *inputs*, mediaciones y *outputs* identificables. La cuarta fase desplegó la aplicación al estrecho de Ormuz mediante triangulación de fuentes diversas y contrastables: informes de agencias energéticas (US EIA 2023), estadísticas de UNCTAD (2024), instrumentos jurídicos de la CONVEMAR, documentación operacional de las misiones navales multinacionales y literatura secundaria especializada (Kraska y Pedrozo 2018). La iteración entre fases permitió que el marco no fuera una superposición estática de categorías sino un dispositivo analítico cuya coherencia interna ha sido puesta a prueba por la evidencia.

El alcance empírico se circunscribe deliberadamente al período 2019–2024, y la acotación responde a una razón analítica: durante estos años convergieron procesos decisivos para observar las interacciones que el marco pretende explicar. La reimposición de sanciones secundarias estadounidenses sobre Irán tras el retiro del Plan de Acción Integral Conjunto en 2018, los ataques a los petroleros *Kokuka Courageous* y *Front Altair* en mayo y junio de 2019, el apresamiento del *Stena Impero* en julio de ese mismo año, la creación de la IMSC/Operación Sentinel y posteriormente de EMASOH/Agenor, las incautaciones del *Advantage*

Sweet y del St. Nikolas en 2023–2024, y la escalada regional posterior a los episodios del mar Rojo y del golfo Pérsico configuran un período empíricamente denso donde coexisten cooperación institucional, disuasión competitiva y coerción geoeconómica. Observar este período no significa reducir el marco a él, pues aspira a un alcance más amplio, pero su contrastación inicial requiere un corte histórico suficientemente variado para activar los mecanismos hipotetizados.

Deben reconocerse dos limitaciones. La primera es de naturaleza informacional: el detalle operacional de actores como el IRGC Navy y las Combined Maritime Forces está parcialmente clasificado, de modo que el análisis debe apoyarse en fuentes secundarias verificables y en patrones agregados antes que en la reconstrucción granular de operaciones específicas. La segunda es de naturaleza estructural: el estudio se fundamenta en un caso único y la generalización analítica reclamada no equivale a generalización estadística; su consolidación requiere aplicaciones comparadas posteriores a otros corredores —los estrechos de Malaca, Bab el-Mandeb, el Bósforo y los Dardanelos, y el Canal de Panamá— donde las variaciones controladas entre casos permitan someter a prueba sistemática las proposiciones aquí formuladas. Reconocer estas limitaciones permite que el marco se presente como una hipótesis teórica ampliada, abierta a contrastación y refinamiento, y no como una construcción cerrada.

Resultados y discusión

Los resultados que se presentan en esta sección se circunscriben, por opción metodológica, a los hallazgos derivados de la construcción del marco analítico. La aplicación del marco al estrecho de Ormuz y su puesta en diálogo sistemático con la literatura se reservan para la sección siguiente. Esta separación responde a la exigencia de distinguir con precisión el producto teórico de su aplicación empírica y permite exponer con mayor nitidez la arquitectura interna del marco.

El primer hallazgo consiste en reconocer la estructura dual de las instituciones que regulan los corredores marítimos estratégicos. Contra la tendencia a tratar las instituciones como mecanismos de cooperación o como estructuras de dominación —dicotomía que atraviesa buena parte de la literatura—, el análisis muestra que esta alternativa es insuficiente. Las instituciones que regulan los *chokepoints* operan como infraestructuras de cooperación, en el sentido keohaneano de reducción de incertidumbre y coordinación de expectativas, y como estructuras distributivas de autoridad en el sentido strangeano, en tanto asignan asimétricamente derechos de acceso, capacidades de decisión y costos de desvío. La cooperación que las instituciones producen no anula la asimetría que ellas mismas instituyen; la cooperación es el modo en que la asimetría se reproduce de manera estable. Al reconocer esta dualidad, el marco evita a la vez la caricatura del institucionalismo ingenuo —según la cual las reglas eliminan el poder— y la caricatura simétricamente opuesta de un realismo indiferente a las reglas —según la cual el poder anula las reglas—.

El segundo hallazgo avanza sobre una caracterización más precisa del *chokepoint*. En la literatura, el término se ha usado con ambigüedad —a veces geográfico, a veces estratégico, a veces institucional— y esa ambigüedad ha obstaculizado su rendimiento analítico. La depuración conceptual que el análisis propone distingue las tres acepciones y las integra en una definición unitaria: el *chokepoint* institucional, en el sentido que el artículo adopta, es un nodo geoestratégico del sistema internacional en el que la interdependencia económica global se concentra, y cuya estabilidad depende de una arquitectura institucional que organiza cooperación, competencia y distribución de poder entre actores heterogéneos. Lejos de ser una formulación meramente verbal, esta definición integra tres dimensiones constitutivas —infraestructura geográfica, interdependencia económica y arquitectura institucional de seguridad— que no son sumables: su integración específica en un corredor histórico determinado define lo que ese *chokepoint* es analíticamente.

El tercer hallazgo, consecuencia inmediata de los dos anteriores, es la estructura multinivel del marco analítico. El marco se organiza en cuatro niveles cuya interdependencia configura un mecanismo causal identificable. El primer nivel corresponde a la estructura del sistema internacional, entendida como la arquitectura material del sistema energético global: distribución geográfica de reservas de hidrocarburos, volúmenes de comercio marítimo, configuración de cadenas globales de suministro y concentración de flujos en corredores específicos (Yergin 2020). Este nivel opera como variable independiente, en tanto define las condiciones materiales dentro de las cuales los otros niveles desenvuelven sus dinámicas. El segundo nivel comprende la arquitectura institucional marítima, es decir, el entramado jurídico-institucional (Jordan 2020) que regula el tránsito: CONVEMAR y sus regímenes especiales, la Organización Marítima Internacional, las coaliciones navales multilaterales y los acuerdos regionales de seguridad. Opera como variable mediadora porque traduce las condiciones materiales del primer nivel en reglas, expectativas y costos previsibles, y en esa traducción introduce desviaciones cooperativas o competitivas según su configuración específica. El tercer nivel recoge las estrategias institucionales de los actores, entendidas como capacidades y despliegues concretos —poder naval, instrumentos geoeconómicos, diplomacia coercitiva, inteligencia, operaciones irregulares—, y opera como variable actuarial porque determina qué actores pueden activar, sostener o desafiar la arquitectura del segundo nivel. El cuarto nivel, finalmente, corresponde al orden estratégico observable del *chokepoint*, resultado emergente de las interacciones entre los niveles precedentes y, en términos metodológicos, variable dependiente cuya explicación el marco persigue.

Este cuarto nivel puede adoptar configuraciones ideales-típicas que el marco distingue analíticamente sin pretender que se presenten nunca en forma pura. La cooperación institucional se configura cuando las tres variables precedentes convergen de manera cooperativa y el tránsito se sostiene por convergencia de intereses y expectativas. La disuasión competitiva se configura cuando dos variables convergen y una diverge, de modo que el tránsito se estabiliza por equilibrio de capacidades sin eliminarse la rivalidad. La coerción geoeconómica se configura cuando al menos una variable es instrumentalizada unilateralmente para obtener

concesiones asimétricas, con o sin uso de la fuerza. El marco analítico del institucionalismo geoeconómico marítimo se sintetiza en la tabla 1. Estas configuraciones no son categorías rígidas sino polos analíticos: los órdenes marítimos observables en el mundo contemporáneo son típicamente híbridos y exhiben propiedades de varias configuraciones al mismo tiempo (Young 2021).

Tabla 1. Marco analítico del institucionalismo geoeconómico marítimo

Nivel / Variable	Contenido analítico
Nivel 1 - Variable independiente (estructura sistémica)	Geografía estratégica, distribución de reservas, volumen del comercio marítimo global y cadenas globales de suministro.
Nivel 2 - Variable mediadora (arquitectura institucional)	CONVEMAR, régimen de paso en tránsito, Organización Marítima Internacional, coaliciones navales multilaterales y regímenes regionales de seguridad.
Nivel 3 - Variable actuarial (estrategias de poder)	Poder naval, <i>economic statecraft</i> , sanciones, interdependencia armada, diplomacia coercitiva y operaciones irregulares.
Nivel 4 - Variable dependiente (orden del <i>chokepoint</i>)	Cooperación institucional / Disuasión competitiva / Coerción geoeconómica / Conflicto híbrido.

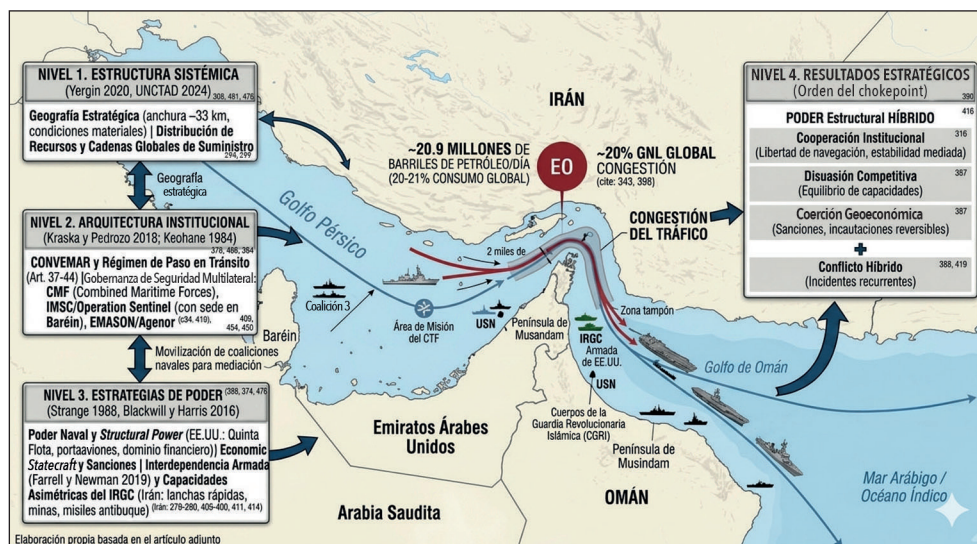
Fuente: elaboración propia.

La consolidación de estos tres hallazgos permite formular, con precisión analítica, el mecanismo que el marco identifica. La estructura sistémica donde la geografía estratégica actúa como condición material restrictiva que define el conjunto de opciones viables; la arquitectura institucional opera como mediación normativa que traduce esas opciones en expectativas, reglas y costos previsibles de desviación; las capacidades de poder actúan como fuerza actuarial que activa o desafía la arquitectura institucional. El resultado observable —el orden estratégico del *chokepoint*— no es la suma aditiva de las tres variables sino la configuración emergente de su interacción.

Discusión

La aplicación del marco al estrecho de Ormuz (ver mapa 1), que se despliega a lo largo de esta sección, es la puesta a prueba de la coherencia interna y de la congruencia empírica del enfoque. La exposición se organiza por niveles analíticos, de modo que la relación entre variables especificada en la metodología se mantenga visible a lo largo del análisis. Esta elección expositiva explicita la articulación entre modelo, método y evidencia, y permite que cada momento del análisis empírico cumpla la función de aplicación y la función de contrastación.

Mapa 1. Mapa del estrecho de Ormuz: aplicación del Marco analítico del institucionalismo geoeconómico marítimo



Fuente: elaboración propia, con apoyo de Gemini IA.

Geografía estratégica como condición material de la estructura sistémica

El primer nivel del marco, estructura sistémica, se materializa en la geografía estratégica; revela en el estrecho de Ormuz condiciones materiales cuya capacidad restrictiva explica por qué ninguna estrategia puede prescindir de ellas. El estrecho mide aproximadamente 33 kilómetros en su punto más angosto, esto es, 21 millas náuticas. El esquema de separación de tráfico aprobado por la Organización Marítima Internacional establece dos canales de navegación de 2 millas náuticas de ancho cada uno, con una zona tampón de 2 millas intermedias, de modo que la maniobrabilidad de los buques queda constreñida a un corredor estrecho cuyas condiciones físicas hacen especialmente vulnerable a la navegación frente a minas, misiles antibuque y operaciones de interdicción de corto alcance. Esta configuración impone, en la práctica, que todo tráfico comercial que desee entrar o salir del golfo Pérsico deba transitar por aguas territoriales cuyos límites se superponen entre Irán y Omán, con todas las complicaciones jurídicas que tal superposición acarrea.

El volumen que circula por este corredor es inversamente proporcional a sus dimensiones físicas. Cerca de 20,9 millones de barriles diarios de petróleo y productos refinados transitan por el estrecho, lo que equivale a cerca del 20 % del consumo mundial de líquidos petrolíferos, y alrededor del 20 % del gas natural licuado comercializado globalmente (US EIA 2023; UNCTAD 2024). La desproporción entre dimensión física y volumen de flujo es, por sí misma, un indicador de la centralidad estratégica del corredor. Los oleoductos alternativos existentes —como el East-West Pipeline saudí, que conecta Abqaiq con Yanbu en el mar

Rojo, y el Habshan-Fujairah emiratí, que desvía crudo hacia el golfo de Omán evitando el estrecho— tienen una capacidad agregada significativamente inferior al flujo que transita por Ormuz, de modo que ninguna reasignación logística puede, en el corto plazo, sustituir la función del corredor. Esta condición material define el margen de opciones sobre el que los actores pueden operar y, en consecuencia, establece las coordenadas dentro de las cuales toda estrategia coercitiva debe inscribirse para ser viable. La geografía, en este sentido, no determina los comportamientos estratégicos, pero fija el conjunto de opciones disponibles y los costos asociados a cada una, con lo cual opera como variable independiente del mecanismo analizado.

Arquitectura institucional como mediación normativa

El segundo nivel del marco se hace visible en el estrecho de Ormuz con una densidad normativa excepcional que traduce las condiciones materiales precedentes en un entramado de expectativas, reglas y costos previsibles. El eje central de esta arquitectura es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en 1982 y en vigor desde 1994, cuyos artículos 37 a 44 codifican el régimen de paso en tránsito aplicable a estrechos utilizados para la navegación internacional entre dos partes de alta mar o zonas económicas exclusivas. Este régimen garantiza a buques y aeronaves de todos los Estados la libertad continua y expedita de navegación y sobrevuelo —incluso a través de aguas territoriales superpuestas— y restringe la capacidad de los Estados ribereños para suspender o condicionar de manera unilateral ese paso, en concordancia con lo planteado por Rivera-Páez y Rojas-Sánchez (2025). La aplicación del régimen al estrecho de Ormuz introduce, sin embargo, una tensión jurídica de primer orden: Irán firmó la Convención en 1982 pero no la ha ratificado, y sostiene interpretaciones más restrictivas del régimen de tránsito que las asumidas por Estados Unidos y por la mayoría de las potencias navales. Esta divergencia interpretativa no es un asunto meramente formal; se materializa en episodios recurrentes de fricción sobre la legitimidad de presencias navales, la admisibilidad de inspecciones y los derechos de paso para tipos específicos de buques.

Sobre esta capa jurídica se ha superpuesto una capa de seguridad multinacional cuya densidad es excepcional. Con la activación de las Combined Maritime Forces, con cuartel general en Baréin y participación de más de 35 Estados, paralelamente, la International Maritime Security Construct, conocida como Operación Sentinel, fue creada en 2019 tras los ataques a buques en el Golfo de Omán, con participación del Reino Unido, Australia, Baréin, Albania, Estonia, Lituania, Arabia Saudita y Emiratos Árabes Unidos, entre otros. A esta iniciativa se sumó, bajo lógica complementaria pero no subordinada, la misión European-Led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz —con su componente militar Agenor activado en 2020 bajo liderazgo francés y con participación de Países Bajos, Dinamarca, Alemania, Bélgica, Grecia, Italia, Noruega y Portugal—, que ha representado una arquitectura institucional europea autónoma frente al corredor. La heterogeneidad y parcial redundancia

de estas iniciativas no debilitan la arquitectura sino que expresan su naturaleza mediadora: un entramado de expectativas compartidas, compromisos explícitos y costos previsibles que estabilizan el tránsito sin eliminar la disputa que lo atraviesa. La arquitectura institucional opera, así, como variable mediadora en sentido estricto: no es causa final de la estabilidad ni mero epifenómeno de las capacidades, sino el mecanismo que traduce la geografía en orden.

Capacidades y estrategias como vector actorial

El tercer nivel muestra cómo la arquitectura institucional precedente es activada, sostenida o desafiada por vectores de agencia específicos cuya heterogeneidad es constitutiva del orden que aquí se analiza. Estados Unidos despliega en el corredor una combinación de poder estructural y poder compulsivo cuya densidad carece de parangón en el sistema internacional contemporáneo. La Quinta Flota, con cuartel general en Manama desde 1995, constituye el núcleo de proyección de fuerza; el dólar como moneda de facturación del petróleo, y el control de instituciones financieras globales conforman el núcleo del poder estructural que permite ejercer sanciones secundarias con efectos extraterritoriales. Además, una red diplomática densa con los Estados del Consejo de Cooperación del Golfo —particularmente Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos y Baréin— garantiza acceso logístico y alineamiento político. Israel ocupa una posición estratégica singular: carece de presencia naval permanente en el corredor, pero ha desarrollado desde 2019 un patrón de operaciones encubiertas atribuidas a su aparato de inteligencia —ataques a buques vinculados con Irán, sabotaje de infraestructuras— y ha consolidado, en el marco de los Acuerdos de Abraham suscritos en 2020, una coordinación estratégica explícita con socios árabes que vuelve porosa su ausencia física del corredor.

Irán, desde una posición estructuralmente asimétrica, combina capacidades convencionales de la Marina de la República Islámica (IRIN) con capacidades irregulares del IRGC Navy: lanchas rápidas, minado, misiles antibuque, enjambres de drones y, de forma recurrente, el uso de amenazas declarativas de cierre del estrecho como instrumento de coerción reversible. El catálogo empírico del período 2019–2024 es revelador de esta combinación. Estados Unidos y sus aliados atribuyeron a Irán los ataques a los petroleros *Kokuka Courageous* y *Front Altair* en junio de 2019, frente a la costa de Fujairah; se respondió al apresamiento del *Stena Impero* por el IRGC Navy en julio de 2019 con sanciones reforzadas y con la activación de la IMSC; las incautaciones del *Advantage Sweet* en abril de 2023 y del *St. Nikolas* en enero de 2024 mostraron que la capacidad coercitiva iraní no se ha atenuado ni siquiera bajo presión económica sostenida. En este nivel opera con particular intensidad el mecanismo identificado por Farrell y Newman (2019), pero con una variación decisiva respecto de la formulación original de esos autores: el posicionamiento de un actor en un nodo crítico de redes globales —en este caso, una red energética físicamente materializada— le permite convertir ese posicionamiento en vector de coerción política sin necesidad de recurrir a instrumentos financieros.

Orden estratégico emergente

El cuarto nivel, el orden estratégico observable, emerge de las interacciones entre los niveles precedentes y no se reduce a ninguno de ellos por separado. El orden que exhibe el estrecho de Ormuz en el período estudiado es, en términos del marco, un orden híbrido cuyas propiedades deben ser analizadas como configuraciones coexistentes y no como categorías mutuamente excluyentes. La libertad de navegación se mantiene, sostenida por la convergencia de CONVEMAR, de la presencia de las Combined Maritime Forces y de EMASOH/Agenor, y de la disuasión estructural de la Quinta Flota, lo que sugiere un componente robusto de cooperación institucional. Al mismo tiempo, el corredor es escenario de episodios recurrentes de coerción geoeconómica —sanciones secundarias estadounidenses, incautaciones iraníes, represalias cruzadas— que no llegan a clausurar el tránsito, pero mantienen una prima permanente de riesgo y un nivel elevado de incertidumbre para los operadores marítimos y para los mercados energéticos globales. Coexiste, además, un equilibrio permanente de disuasión competitiva entre las fuerzas estadounidenses y las capacidades asimétricas iraníes, cuya función no consiste en imponer un resultado sino en mantener una zona de contención donde la escalada se vuelve costosa para ambas partes. No se observan cierres prolongados del estrecho, pero sí ventanas recurrentes de conflicto híbrido en las que la distinción entre cooperación institucional y coerción coercitiva se vuelve operacionalmente borrosa. Este patrón confirma la segunda proposición analítica formulada en la introducción: cuando las tres variables —geografía, institución y poder— se alinean parcialmente, el orden resultante es mixto, oscilante y sostenido por la superposición de regímenes institucionales cuya densidad compensa la ausencia de un consenso estratégico pleno.

Implicaciones teóricas

La aplicación del marco al caso permite precisar, en términos teóricos, la contribución específica del institucionalismo geoeconómico marítimo frente a las tradiciones con las que dialoga. Frente al institucionalismo liberal keohaneano, el análisis muestra que la cooperación en el estrecho de Ormuz no es homogénea sino estratificada, y coexiste con competencia activa porque la misma arquitectura institucional legitima presencias rivales. CONVEMAR legitima el paso en tránsito tanto para la Quinta Flota estadounidense como para los buques iraníes; la arquitectura de las Combined Maritime Forces legitima la presencia naval multinacional al tiempo que coexiste con la presencia iraní; EMASOH/Agenor legitima una arquitectura europea autónoma que no constituye una simple extensión de la voluntad norteamericana. Esta coexistencia de legitimidades rivales es lo que el institucionalismo liberal clásico no explica cuando asume que la densidad institucional converge hacia la cooperación: el caso muestra que la densidad institucional puede, bajo determinadas condiciones, estabilizar la rivalidad tanto como la cooperación.

Frente a la geoeconomía clásica, el análisis demuestra que no toda coerción económica pasa por instrumentos financieros: en el estrecho de Ormuz la coerción se materializa en amenazas y acciones sobre la infraestructura física misma —minas, apresamientos, ataques con drones, amenazas declarativas de cierre— cuyo efecto geoeconómico se propaga a través de primas de riesgo en los mercados energéticos globales. La implicación teórica es significativa: la coerción geoeconómica no es un instrumento que se reduce a la arquitectura financiera internacional, sino una modalidad general de acción estatal cuyas formas concretas dependen de la infraestructura sobre la que operan. Frente a la interdependencia armada de Farrell y Newman, el caso del estrecho de Ormuz demuestra que existen nodos físicos —no solo digitales o contables— cuya concentración genera efectos de vulnerabilidad y de apalancamiento político equivalentes a los descritos por esos autores para las redes financiero-tecnológicas. La teoría de la interdependencia armada debe, por consiguiente, ampliarse para incluir infraestructuras físicas como nodos análogos a los financiero-digitales. Y, frente al pensamiento estratégico clásico derivado de Mahan, el análisis establece que el poder marítimo del hegemon no se define solo por la capacidad de combate de su Quinta Flota, sino por su capacidad de sostener la arquitectura institucional que legitima su presencia y traduce su disuasión en expectativas compartidas. El poder oceánico contemporáneo es, en este sentido, un poder naval e institucional.

La articulación propuesta no consiste en sumar tradiciones sino en especificar el plano en el que las contribuciones de cada una operan. El institucionalismo liberal aporta la teoría de la coordinación; el poder estructural aporta la teoría de la asimetría; la geoeconomía aporta la teoría de la coerción económica; el poder marítimo aporta la teoría de la proyección oceánica.

Conclusiones

El análisis desarrollado permite consolidar una interpretación teóricamente fundamentada y empíricamente sustentada del papel que desempeñan los *chokepoints* marítimos en la oceanopolítica contemporánea. Tres conclusiones se desprenden de la investigación, articuladas entre sí como una argumentación integrada antes que como una enumeración de hallazgos independientes. Se exponen de acuerdo con el orden argumentativo del marco: primero la condición material, luego la mediación institucional y finalmente la configuración emergente.

La primera conclusión, sustentada en la evidencia del estrecho de Ormuz y refinada por las proposiciones analíticas del marco, sostiene que la geografía oceánica continúa siendo un elemento estructural en la organización del sistema marítimo global, pero su función analítica ha sido transformada por la interdependencia. No se trata de que la geografía haya sido superada por la tecnología logística o por la virtualización de las cadenas de valor, como ha llegado a sugerir cierta literatura optimista sobre la globalización; se trata de que la geografía opera ahora como condición material cuya restricción se intensifica por la concentración de

flujos energéticos en corredores específicos. La angostura del estrecho de Ormuz, la superposición de aguas territoriales de Irán y Omán y la ausencia de rutas alternativas de volumen equivalente son hechos materiales que la sofisticación logística global no solo no ha disuelto, sino que ha vuelto más decisivos.

La segunda conclusión afirma que el funcionamiento estable de los corredores marítimos no depende únicamente de su configuración física ni de la intensidad del comercio que los atraviesa, sino de una arquitectura institucional marítima cuya densidad y heterogeneidad son, en el caso del estrecho de Ormuz, excepcionales. Las normas del derecho internacional del mar, los regímenes de paso por estrechos internacionales, los esquemas de separación de tráfico aprobados por la Organización Marítima Internacional, las coaliciones navales multilaterales y los mecanismos de vigilancia marítima constituyen los componentes cuya articulación produce la mediación que estabiliza el tránsito. Ahora bien —y aquí la conclusión adquiere su precisión teórica—, esa arquitectura no configura un sistema cooperativo puro: distribuye de manera asimétrica derechos, capacidades y costos, y su estabilidad reposa sobre el reconocimiento de esa asimetría. La arquitectura institucional del estrecho estabiliza el tránsito porque legitima presencias estratégicamente rivales, no porque haya eliminado la rivalidad. Reconocer esta doble función institucional —coordinación y distribución— es el núcleo teórico del institucionalismo geoeconómico marítimo y la razón por la que el marco se distingue analíticamente de sus predecesores tanto liberales como realistas.

La tercera conclusión sostiene que la estabilidad de los *chokepoints* resulta del equilibrio dinámico entre cooperación institucional y competencia estratégica, equilibrio que produce órdenes marítimos híbridos en los que la libertad de navegación se mantiene mediante una combinación de normas jurídicas, vigilancia multilateral y disuasión competitiva. Los órdenes híbridos no constituyen deficiencias del sistema internacional: son su modalidad característica en corredores donde la densidad de intereses rivales supera la capacidad de cualquier hegemonía para imponer un orden monista. La contribución analítica del marco propuesto es que permite analizar esta modalidad híbrida sin reducirla a sus componentes: el orden híbrido no es cooperación pura ni coerción pura, sino la articulación específica de ambas en un mecanismo institucional paradójico. Esta paradoja aparente es el objeto que el marco permite teorizar con precisión.

Queda una línea de investigación: la contrastación comparada del enfoque en otros *chokepoints* estratégicos, específicamente los estrechos de Malaca, Bab el-Mandeb, el Bósforo y los Dardanelos, y el Canal de Panamá. Cada uno de estos corredores presenta configuraciones distintas de densidad institucional, centralidad energética y tensión estratégica, y su análisis sistemático permitiría someter a prueba las proposiciones formuladas en la introducción bajo condiciones de variación controlada. La consolidación del institucionalismo geoeconómico marítimo como programa de investigación —y no solamente como marco analítico de un caso— depende de la realización de ese esfuerzo comparativo, y es en esa dirección hacia la cual se orienta la agenda subsiguiente.

Bibliografía

- Baldwin, David A. 1985. *Economic Statecraft*. Princeton: Princeton University Press.
- Barnett, Michael, y Raymond Duvall. 2005. "Power in International Politics". *International Organization* 59 (1): 39-75.
- Blackwill, Robert D., y Jennifer M. Harris. 2016. *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft*. Cambridge: Harvard University Press.
- Bueger, Christian, y Timothy Edmunds. 2017. "Beyond Seablindness: A New Agenda for Maritime Security Studies". *International Affairs* 93 (6): 1293-1311. <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>
- Bueger, Christian, y Timothy Edmunds. 2024. *Understanding Maritime Security*. Oxford: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780197767146.001.0001>
- Cowen, Deborah. 2014. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Farrell, Henry, y Abraham L. Newman. 2019. "Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion". *International Security* 44 (1): 42-79. https://doi.org/10.1162/isec_a_00351
- Gerring, John. 2007. *Case Study Research: Principles and Practices*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hernández-Sampieri, Roberto. 2020. *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: McGraw-Hill Education.
- Holmes, James R., y Toshi Yoshihara. 2023. *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*. 3ra ed. Annapolis: Naval Institute Press.
- Jordan, Javier. 2020. "International Competition Below the Threshold of War: Toward a Theory of Gray Zone Conflict". *Journal of Strategic Security* 14 (1): 1-24. <https://www.jstor.org/stable/26999974>
- Keohane, Robert O. 1984. *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton: Princeton University Press.
- Kraska, James, y Raul Pedrozo. 2018. *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*. Annapolis: Naval Institute Press. <https://www.usni.org/press/books/free-sea>
- Luttwak, Edward N. 1990. "From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce". *The National Interest* 20: 17-23.
- Mahan, Alfred Thayer. 1890. *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company.
- March, James G., y Johan P. Olsen. 2000. *El redescubrimiento de las instituciones: la base organizativa de la política*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- North, Douglass C. 1990. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Nye, Joseph S. 2002. *The Paradox of American Power: Why the World's Only Superpower Can't Go It Alone*. Oxford: Oxford University Press.

- Rivera-Páez, Samuel, y Rojas-Sánchez, Daniel. 2025. La Guerra en el Dominio Marítimo del Siglo XXI. *Análisis Político* 38 (110): 6-25.
<https://doi.org/10.15446/anpol.v38n110.122245>
- Strange, Susan. 1988. *States and Markets*. Londres: Pinter Publishers.
- Till, Geoffrey. 2018. *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. Londres: Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781315621210>
- UNCTAD. 2024. *Review of Maritime Transport 2024*. Ginebra: United Nations Conference on Trade and Development.
- U.S. Energy Information Administration (US EIA). 2023. “World Oil Transit Chokepoints”, https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints
- Weitz, Rockford. 2018. “Strategic Maritime *Chokepoints*: Perspectives from the Global Shipping and Port Sectors”. En *Eurasia’s Maritime Rise and Global Security*, editado por G. E. Gresh. Palgrave Studies in Maritime Politics and Security. Cham: Palgrave Macmillan.
https://doi.org/10.1007/978-3-319-71806-4_2
- Yergin, Daniel. 2020. *The New Map: Energy, Climate, and the Clash of Nations*. Nueva York: Penguin Press.
- Young, Oran R. 2021. *Grand Challenges of Planetary Governance*. Cheltenham: Edward Elgar. <https://doi.org/10.4337/9781802200720>