

The importance of Land Corridors (IV): The passage from the Persian Gulf to the Eastern Mediterranean

Abstract:

The land communication route linking the Persian Gulf with the Levant has been a constant throughout different moments of human history. However, the volatility of this region has also been constant, resulting in the loose of the link between the Indian Subcontinent and the Eurasian peninsula of Europe in several times. This geopolitical trend has now been set in motion again, with the launch of the India-Middle East-European Union Corridor (IMEC) initiative, which again aims to revive the region's connectivity. However, the competing interests of other global and regional actors, coupled with the conflict between Israel and Hamas, lead to put in doubt the future of this project.

Keywords:

IMEC, Connectivity, India, Saudi Arabia, Israel, Hamas

Cómo citar este documento:

CASTRO TORRES, José Ignacio. *La Importancia de los corredores terrestres (IV): El paso del Golfo Pérsico al Mediterráneo Oriental*. Documento de Análisis IEEE 06/2024.

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2024/DIEEEA06_2024_JOSCAS_Corredore s.pdf y/o [enlace bie](#)³ (consultado día/mes/año)

Introducción

La conexión por vía terrestre entre el golfo Pérsico y el Mediterráneo oriental ha sido una constante a través de los tiempos, como también lo ha sido la existencia de fuerzas antagónicas para que esta vía de comunicación natural no sea puesta en marcha.

El momento histórico actual no es una excepción. En la región del Oriente Próximo se viene consolidando la iniciativa china de la Franja y la Ruta (OBOR, por sus siglas en inglés), que enlaza Oriente y Occidente, en un entorno en el que parecía que la influencia estadounidense y europea se encontraba en claro declive, en favor de los proyectos que encabezaba China.

Sin embargo, las relaciones de EE. UU. en la zona se habían dulcificado en cierto modo, después del abandono de las posturas idealistas que mostró la actual Administración norteamericana al principio de su mandato. Las circunstancias fueron lo suficientemente propicias para que a principios de septiembre de 2023, durante la Cumbre del G20, se lanzase la iniciativa India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), impulsada por Estados Unidos, India, Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Francia, Alemania, Italia y la propia Unión Europea.

El proyecto IMEC consiste en renovar la conectividad entre la India y Europa, atravesando el Oriente Próximo. De esta manera, desde la costa india se alcanzarían los puertos orientales de la península arábiga y, desde estos, una conexión terrestre enlazaría con el puerto de Haifa en el Mediterráneo, para llegar posteriormente por vía marítima al puerto griego del Pireo. El objetivo de esta ambiciosa iniciativa sería establecer un canal para el envío de productos energéticos y contenedores de mercancías, reduciendo los actuales tiempos y costes de los fletes que se producen en los circuitos globales de transporte.

A pesar de los planteamientos teóricos, el concepto IMEC renace en contraposición con la Franja y la Ruta y otras vías comerciales, lo que hace que potencias globales y regionales hayan mostrado su oposición a la consolidación del proyecto inicial. Igualmente, este proyecto atraviesa una región global especialmente volátil, algo de lo que el actual conflicto entre Israel y el grupo Hamás es una muestra más que significativa.

Antecedentes: entre la comunicación y el enfrentamiento regional

La conexión terrestre entre el golfo Pérsico y el Mediterráneo occidental siempre ha sido una cuestión de interés constante desde la antigüedad. Una de las primeras referencias data de la época del Imperio romano, en el que, desde los puertos centrales del golfo Pérsico, se trasladaban productos exóticos en caravanas hasta alcanzar las costas mediterráneas. Aunque esta ruta era más cara que el traslado de mercancías por el mar Rojo, era competitivamente rentable, debido a la dependencia que la ruta marítima tenía de los periodos intermonzónicos¹.

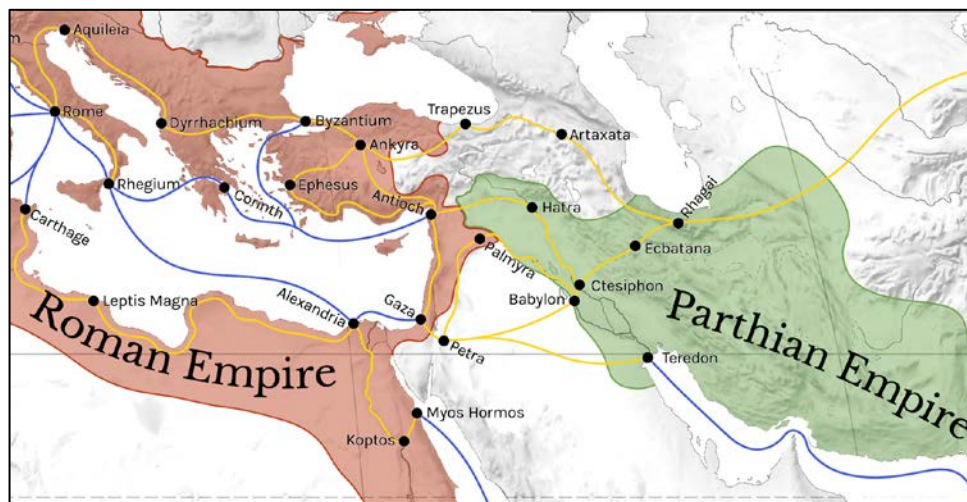


Figura 1. Mapa de las principales rutas comerciales romanas y partas

Fuente: VAN DER CRABBE, Jan. «Map of Roman & Parthian Trade Routes», *World History*. 22 de enero de 2020. Disponible en: <https://www.worldhistory.org/image/11763/map-of-roman--parthian-trade-routes/> [consulta: 26/12/2023].

Salvando las distancias temporales, esta área experimentó un auge en el siglo XX tras el descubrimiento de los recursos petrolíferos de la península arábiga, estimándose viable que estos pudieran ser transportados por vía terrestre hasta el Mediterráneo oriental. A finales de 1950 se comenzó a enviar crudo, mediante el oleoducto transarábigo (TAPLINE), entre los yacimientos costeros saudíes de Dhahran y el puerto libanés de Sidón.

¹ HANCOCK, James. «The Eastern Trade Network of Ancient Rome», *World History*. 2 de junio de 2021. Disponible en: https://www.worldhistory.org/article/1761/the-eastern-trade-network-of-ancient-rome/#google_vignette [consulta: 26/12/2023].

Las dinámicas geopolíticas de aquel momento también deberían ser estudiadas, pues la iniciativa de saudíes y norteamericanos a través de la compañía ARAMCO no era bien vista por todos los actores de esa etapa histórica. Para los estadounidenses, el TAPLINE podría resolver a la vez un par de molestos problemas. Por una parte, Europa occidental, ávida de hidrocarburos, podría beneficiarse de un petróleo más barato y menos alejado. De la otra, los árabes podrían ver mejorada su economía, alejando al tiempo el fantasma de la inestabilidad. Esto no sería de aplicación solo para el productor saudita en origen, sino que los países en tránsito, como Jordania, Siria y Líbano, verían repercutidos sus ingresos y, por tanto, aumentaría su nivel de vida².

Si en el momento de su construcción se hubiese tenido que elegir una ruta basada únicamente en criterios topográficos, la mejor solución hubiese sido trazar una línea recta que uniese Dhahran con el profundo puerto de Haifa, situado en el entonces Mandato británico de Palestina.

Sin embargo, las consideraciones empresariales y geopolíticas no iban precisamente de la mano. Las desavenencias entre el rey Ibn Saud y el jordano Abdullah aconsejaban un rodeo que discurriese a través de Egipto, beneficiando de este modo al rey Farouk. Tampoco estaba claro que los británicos estuviesen de acuerdo en que este proyecto llegase a término, debido a que controlaban a través de la Irak Petroleum Company (IPC) el único oleoducto de la zona, que discurría entre Kirkuk y Haifa. Por ello, a menos que se beneficiasen de la abundancia petrolífera saudita, no se inclinarían por el proyecto TAPLINE. De hecho, los británicos prefirieron derivar las conversaciones a Jerusalén en vez de a Londres para que tomaran parte las autoridades locales e impidiesen la construcción de una terminal en Haifa, debido a que su puerto se encontraba repleto de petroleros de la IPC. En estas circunstancias los directivos de ARAMCO buscaron como alternativa el puerto de Cesarea, pero Ibn Saud se mostraba reacio a esta idea, pues no consentiría que su oleoducto atravesase un futuro Estado israelí³.

La posible oposición británica y la más que probable constitución de un Hogar Nacional Judío hicieron que los norteamericanos se inclinases por el recién creado Estado libanés, donde los árabes habían garantizado a los norteamericanos un espacio de cooperación

² LITTLE, Douglas. «Pipeline politics: America, TAPLINE, and the Arabs», *Business History Review*, vol. 64, n.º 2. 1990, p. 257.

³ *Ibidem*, pp. 263-267.

mutua⁴. El paso a través de Jordania, defensora de la causa palestina, quedó garantizado gracias a la promesa de pingües beneficios económicos⁵.

Esta tesitura causó discrepancias internas dentro de los EE. UU. Sin embargo, las diferencias entre empresarios y diplomáticos quedaron limadas en tanto en cuanto estaba presente el interés común estadounidense de controlar los recursos petrolíferos provenientes del golfo Pérsico⁶. Con el establecimiento de esta línea, los norteamericanos contribuían igualmente a la recuperación económica de Europa occidental, que tras la guerra se encontraba devastada y no debía caer en la órbita soviética. Por ello, el proyecto TAPLINE quedó vinculado con la seguridad nacional estadounidense⁷.

La guerra de la Independencia de Israel y el reconocimiento de este Estado por parte de EE. UU. casi da al traste con el proyecto TAPLINE, creando una «situación catastrófica en Riad..., de la cual solo los rusos podrían sacar beneficios». Sin embargo, la diplomacia americana, engrasada con importantes recursos financieros y grandes dosis de ayuda humanitaria para los palestinos, acalló las conciencias y consiguió que el proyecto siguiese adelante, cargando el primer petrolero en la costa libanesa en diciembre de 1950⁸.

La crisis del canal de Suez, provocada por británicos y franceses en 1956, llevó a que los árabes dinamitasen el IPC, proporcionando una mayor relevancia al TAPLINE. En 1967 la guerra de los Seis Días llevó a que los israelíes arrebatasen a Siria los Altos del Golán, zona por la que precisamente circulaba el TAPLINE, que continuó fluyendo a pesar de los atentados del Frente de Liberación de Palestina. En el año 1973, la guerra del Yom Kipur llevó a que Arabia Saudita impusiese un embargo que tuvo el oleoducto cerrado más de un año. Finalmente, las continuas exigencias de los gobiernos de tránsito, la guerra civil en el Líbano, los incidentes armados a lo largo de la línea y, sobre

⁴ GENDZIER, Irene L. *Notes from the Minefield: United States Intervention in Lebanon, 1945-1958*. Columbia University Press, 2006, pp. 65-66.

⁵ SHINE, John W. *Aramco And Tapline In International Oil*. Massachusetts Institute of Technology, 1953. p. 66.

⁶ ANDERSON JR, Irvine H. *Aramco, the United States, and Saudi Arabia: A study of the dynamics of foreign oil policy, 1933-1950*. Princeton University Press, 2014. p. 202.

⁷ RAIMONDI, Eric James. *America's Forgotten Project: TAPline and the Rise of a New Capitalist Order in the Levant, 1945-1950*. Bard College, primavera de 2019, pp. 16-17.

⁸ GHOSN, Rania. «Territorialities of a Transnational Oil Flow», *CIST2011-Fonder les sciences du territoire*. 2011, p. 167.

todo, una nueva generación de superpetroleros que abarataban los costes de flete hicieron inviable el TAPLINE, que en 1983 dejó de operar. Con posterioridad, Israel empleó la porción que discurría por los Altos del Golán para el transporte de aguas⁹.

Un tercer salto en el tiempo lleva a pensar en la importancia de esta vía de comunicación, tanto en tiempos de paz como de crisis. En paralelo al oleoducto se había construido una carretera denominada Tapline Road, que, si en un principio servía para dar servicio a la construcción y mantenimiento del TAPLINE, fue pavimentada y utilizada para el tránsito desde 1967. La ruta se configuró muy pronto como una vía de comunicación terrestre que unía la zona oriental y central de la península arábiga con el Líbano, Siria y Jordania. La carretera fue utilizada para el tráfico de mercancías y el tramo principal, que recorre Arabia Saudita, es denominado «autopista 85»¹⁰.



Figura 2. Mapa de la carretera que circula en paralelo al recorrido del TAPLINE

Fuente: AL-MASHAREQ. «Saudi Arabia's Tapline Road: a vital conduit in times of war and peace». 29 de junio de 2021. Disponible en:

https://almashareq.com/en_GB/articles/cnmi_am/features/2021/06/29/feature-02 [consulta: 26/12/2023].

⁹ KAUFMAN, Asher. «Between Permeable and Sealed Borders», *Intelligence Journal Middle East Studies*, n.º 46. 2014, pp. 105-110.

¹⁰ AL-MASHAREQ. 1990, Saudi Arabia's Tapline Road: a vital conduit in times of war and peace». 29 de junio de 2021. Disponible en:

https://almashareq.com/en_GB/articles/cnmi_am/features/2021/06/29/feature-02 [consulta: 26/12/2023].

La guerra del Golfo en 1991 puso en tensión a toda una región, que debía absorber un ingente número de tropas que se preparaban para el primer gran conflicto armado de la historia reciente. Una vez desplegadas las fuerzas, estas necesitaban ser abastecidas y mantenidas, por lo que eran necesarias las vías de comunicación. Una de las principales rutas logísticas que se establecieron fue la denominada Dodge Route, coincidente con el tramo principal de la TAPLINE Road. Dicha vía de comunicación, sobre la que el VII Cuerpo de Ejército norteamericano estableció su área de reunión, también fue utilizada por el mando logístico del teatro de operaciones para el movimiento de las tropas de la coalición desde los puertos de desembarque hasta las áreas de reunión¹¹.

A caballo del cambio de siglo se contemplaron posibles alternativas para establecer una «red transrápida» para el transporte de mercancías y viajeros en el Oriente Próximo. Dentro de esta posible red encajaba a la perfección una infraestructura que discurriese a caballo de la autovía del oleoducto, siendo esta una de las opciones más viables. No obstante, y dadas las infraestructuras portuarias del Mediterráneo oriental, podría crearse una variante que llegase al Distribuidor Norte del Sinaí para dirigirse posteriormente a los principales puertos de Egipto e Israel¹².

¹¹ BOURQUE, Stephen Alan. *Jayhawk!: The VII Corps in the Persian Gulf War*. Department of the Army, 2002, p. 78.

¹² RITTER, Wigand. «A Transrapid-Network for the Near East?», *Promet-Traffic&Transportation*, vol. 11, n.º 2-3.1999, p. 132.

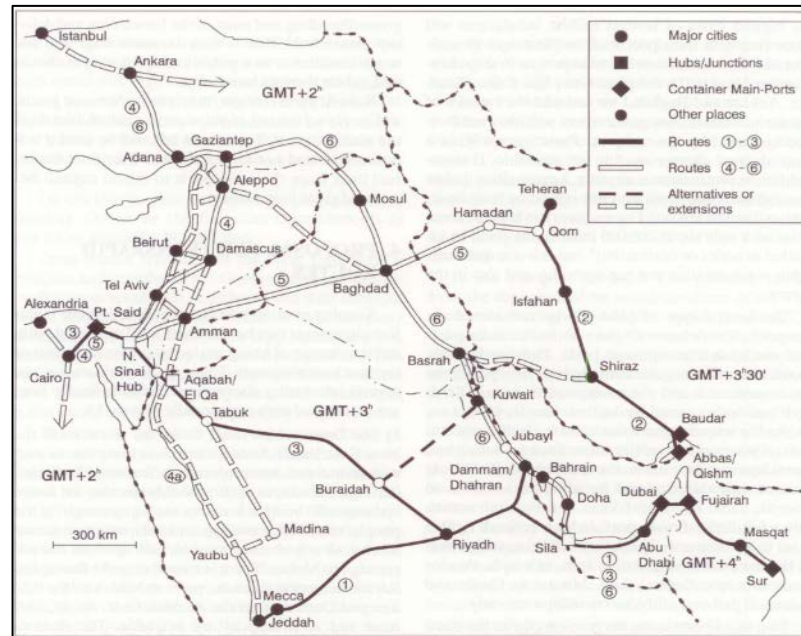


Figura 3. Proyecto para una red transrápida en el Oriente Próximo
 Fuente: RITTER, Wigand. «A Transrapid-Network for the Near East?», *Promet-Traffic&Transportation*, vol. 11, n.º 2-3. 1999, p. 132.

En 2016 el príncipe saudí Mohamed bin Salmán (MbS) anunció para su país un ambicioso programa de transformación que denominó Visión 2030. Uno de los pilares de este programa se basaba en lograr que Arabia Saudita se convirtiese en un *hub* de comunicaciones entre Asia, África y Europa, gracias a su posición geográfica¹³.

Dentro del marco de la Visión 2030 Arabia Saudita estableció el Programa Nacional de Logística y Desarrollo Industrial (NIDLP), que recibirá el necesario apoyo en conectividad gracias a la Estrategia Nacional de Transporte y Logística con la intención de interconectar las redes locales y regionales, facilitando el comercio transfronterizo y simplificando los movimientos de mercancías mediante procedimientos aduaneros digitalizados y sencillos¹⁴.

La visión saudita parecía superponerse con la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China, en un contexto en el que los EE. UU. cedían espacios de poder. Precisamente, China veía con buenos ojos una alianza estratégica con los saudíes, no solo por sus recursos

¹³ KSA. *Vision 2030: An Overview*. Disponible en: <https://www.vision2030.gov.sa/media/cofh1nmf/vision-2030-overview.pdf> [consulta: 28/12/2023].

¹⁴ FROST & SULLIVAN. «Vision 2030: KSA, A Logistics Hub». 20 de noviembre de 2022. Disponible en: <https://www.frost.com/frost-perspectives/global-supply-chain-resilience-initiative/> [consulta: 28/12/2023].

energéticos, sino porque la zona del Oriente Próximo constituye la confluencia de las estrategias terrestre y marítima de los chinos¹⁵.

Hacia una nueva reconfiguración regional entre el Golfo y el Mediterráneo

Los acontecimientos de nuevo empezaron a acelerarse a partir del año 2018, cuando Donald Trump llegó a la Casa Blanca de la mano de su jefe de campaña y yerno, Jared Kushner. Este último, de origen judío, mantiene una buena relación con el príncipe MbS por haberle apoyado durante el caso Khashoggi¹⁶.

La legislatura de Trump buscaba el respaldo saudita e israelí en la zona, permitiéndole de este modo focalizar sus esfuerzos en la región Asia-Pacífico. Por ello Trump lanzó un plan para los palestinos, buscando la reconciliación a cambio de su bienestar. Según su opinión, se podría crear un futuro Estado palestino con capital en Jerusalén Este, pero a cambio debería renunciar al terrorismo y reconocer la soberanía de Israel sobre determinados territorios de Cisjordania. A pesar de la oferta, los palestinos rechazaron el «acuerdo del siglo» de principios de 2020, que ofrecía duplicar el territorio que tenían bajo su control e importantes beneficios económicos, tanto para ellos como para los países árabes del entorno¹⁷.

La legislatura de Trump se mostró igualmente activa en el entorno regional de Israel con la iniciativa de los Acuerdos de Abraham, consiguiendo que en septiembre de dicho año tanto Emiratos como Bahrein reconociesen al Estado de Israel (posteriormente se sumarían Sudán y Marruecos). Además, los sauditas veían con buenos ojos una posible cooperación en el litoral del mar Rojo. Dichos acuerdos implicaban también una solución

¹⁵ CHAZIZAJULY, Mordechai. «The Gulf States and the New Silk Road». Begin-Sadat Center for Strategic Studies. 17 de Julio de 2019. Disponible en: <https://besacenter.org/gulf-states-new-silk-road/> [consulta: 28/12/2023].

¹⁶ LEVIN, Bess. «Jared Kushner Could Be Made Secretary of State in Second Trump Term, and No, That's Not a Joke», *Vanity Fair*. 7 de diciembre de 2023. Disponible en: <https://www.vanityfair.com/news/2023/12/jared-kushner-donald-trump-secretary-of-state> [consulta: 28/12/2023].

¹⁷ OPRYSKO, Caitlin. «Trump unveils longshot Middle East peace plan with path to Palestinian statehood», *Politico*. 28 de enero de 2020. Disponible en: <https://www.politico.eu/article/donald-trump-unveils-longshot-middle-east-peace-plan-with-path-to-palestinian-statehood/> [consulta: 28/12/2023].

eventual al conflicto palestino-israelí, que, a pesar del establecimiento del Foro del Néguev, no produjo progresos significativos¹⁸.

Cuando Joe Biden alcanzó la presidencia estadounidense en enero de 2021, sus posiciones más idealistas que pragmáticas llevaron a que se congelasen las iniciativas estadounidenses anteriores. En un principio el nuevo presidente pretendía volver al acuerdo nuclear con Irán, finalizar el conflicto de Yemen y convertir a Arabia Saudita en un Estado «paria», planteamientos que dispararon todas las alarmas de los países árabes de la región¹⁹.

El cambio de postura estadounidense sería aprovechado oportunamente por China, mostrando su acercamiento a finales de 2022 con la visita del presidente Xi Jinping, quien sería cálidamente recibido por los saudíes. Siguiendo con su aproximación a la región, los chinos consiguieron otro «acuerdo del siglo» en la primavera de 2023, cuando bajo sus auspicios Arabia Saudita e Irán restablecieron relaciones diplomáticas. Este cambio de orientación en la región fue visto con preocupación por Israel, por el temor que le causaba la postura amenazante de Irán y por la presencia de dirigentes de Hamás en La Meca durante el Ramadán²⁰.

Estados Unidos percibía que había perdido gran parte de su influencia en la región y que debía asumir posturas más cercanas a la realidad que marcaban los acontecimientos. Partiendo de los bajos momentos de la visita del presidente Biden a Arabia Saudita en el verano de 2022, se fueron produciendo acercamientos que limaron muchas de las asperezas de los comienzos de la legislatura. Las aproximaciones tripartitas llevaron a que en agosto de 2023 comenzasen a emitirse noticias sobre la posible revitalización de

¹⁸ FEIERSTEIN, Gerald M. y GUZANSKY, Yoel. «Two years on, what is the state of the Abraham Accords?». Middle East Institute, 14 de septiembre de 2022. Disponible en:

<https://www.mei.edu/publications/two-years-what-state-abraham-accords> [consulta: 28/12/2023].

¹⁹ HANNAH, John y KODUVAYUR, Varsha. «Note to Mohammed bin Salman: Stop Digging Yourself Deeper», *Foreign Policy*. 30 de noviembre de 2020. Disponible en:

<https://foreignpolicy.com/2020/11/30/salman-saudi-arabia-biden-israel/> [consulta: 27/12/2023]. Para una lectura en mayor profundidad del papel de Arabia Saudita en el nuevo entorno regional y global se sugiere la lectura del siguiente documento: CASTRO TORRES, José Ignacio. «Arabia Saudita entre el Rimland y la confluencia de las grandes potencias» (Documento de Análisis IEEE, 05/2023). Disponible en: https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2023/DIEEEA05_2023_JOSCAS_Arabia.pdf

²⁰ Para un estudio en mayor detalle de la postura de China en la región se sugiere la lectura del siguiente documento: CASTRO TORRES, José Ignacio. «La consolidación de China en el Oriente Medio» (Documento de Análisis IEEE, 32/2023). Disponible en:

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2023/DIEEEA32_2023_JOSCAS_China.pdf

un proyecto parecido al antiguo TAPLINE, pero que tuviese el puerto de Haifa como terminal²¹.

Así, en septiembre de 2023 el príncipe MbS declaró que cada día Arabia Saudita estaba más cerca de Israel. Dentro de los temas que interesaban a los tres actores se ponía sobre la mesa de negociaciones el problema palestino, a cuyo respecto los estadounidenses volvían a abogar por la hipotética solución de los dos Estados. Sin embargo, parecía que también Netanyahu y Biden habían discutido aspectos más pragmáticos, como la violencia de los colonos en Cisjordania y la actuación de los grupos terroristas. También se abría la posibilidad de la colaboración en materia nuclear civil, tan necesaria para la Visión 2030 que impulsa el príncipe MbS^{22,23}. Los aspectos relacionados con la seguridad eran también importantes para MbS, pues aparte de las ventas armamentísticas estadounidenses, los saudíes necesitan un sistema tan eficiente como el israelí Iron Dome para contrarrestar la amenaza de los huzíes proveniente de Yemen²⁴.

Entretanto, la situación en Gaza empeoraba debido a la deficiente administración del grupo Hamás en el territorio. Aunque Catar había respaldado tradicionalmente a este grupo, durante el verano de 2023 se produjo un retraso en las donaciones monetarias cataríes, que provocaron que los casi 50.000 empleados públicos de la Franja no percibiesen sus salarios. Las habituales críticas de los gazatíes se hicieron aún más exacerbadas, llegando a sumarse a ellas los propios empleados de Hamás. En esta situación, la tesitura de Hamás se estaba tornando cada vez más acuciante, lo que

²¹ ISRAEL NEWS. «Trans-Arabian Pipeline with Oil Terminal in Haifa Port May Become a Reality». 19 de agosto de 2020. Disponible en: <https://israelnews.org/trans-arabian-pipeline-with-oil-terminal-in-haifa-port-may-become-a-reality/> [consulta: 30/1/2024].

²² TIMES OF ISRAEL. «Saudi crown prince: Israel and Saudi Arabia moving closer to normalization “every day”». 20 de septiembre de 2023. Disponible en: <https://www.timesofisrael.com/liveblog-september-20-2023/> [consulta: 28/12/2023].

²³ MACARON, Joe. «A Three-way US Saudi Israeli Normalization Deal Might be a Tall Order». The Wilson Center, 22 de agosto de 2023. Disponible en: <https://www.wilsoncenter.org/article/three-way-us-saudi-israeli-normalization-deal-might-be-tall-order> [consulta: 28/12/2023].

²⁴ TRAUB, James. «Netanyahu Has Drawn a Saudi-U.S. Road Map», *Foreign Policy*. 8 de febrero de 2023. Disponible en: <https://foreignpolicy.com/2023/02/08/netanyahu-israel-united-states-saudi-arabia-abraham-accords/> [consulta: 28/12/2023].

posiblemente llevase a sus dirigentes a pensar que debían tomar alguna medida drástica antes de perder el apoyo internacional y granjearse el desafecto de su propia población²⁵.

El 7 de octubre se produjo un ataque desde la Franja de Gaza sobre territorio israelí, causando estupor y sorpresa por los efectos conseguidos y la crueldad de los actos realizados. A la par, desde el Líbano las milicias chiíes de Hizbulah realizaron varios ataques con cohetes y armas contracarro, que hicieron temer en un principio una posible extensión del conflicto²⁶.

El Corredor India-Middle East-Europe. La contrainiciativa de la Franja y la Ruta

En paralelo al punto evolutivo de las dinámicas de la zona, se produjo un acontecimiento que llamó la atención global durante la Cumbre del G20 celebrada en Nueva Delhi a principios de septiembre de 2023. India expresó con firmeza su posición como potencia en un nuevo orden multilateral anunciando, entre otros logros, la puesta en marcha de un corredor de comunicaciones que uniría los puertos indios con los europeos atravesando una ruta terrestre que discurriría por el Oriente Próximo²⁷.

²⁵ AL-MUGHRABI, Nidal. « Hamas unable to pay salaries in Gaza after Qatari aid delay, officials say ». Reuters, 16 de julio de 2023. Disponible en: <https://www.reuters.com/world/middle-east/hamas-unable-pay-salaries-gaza-after-qatari-aid-delay-officials-say-2023-07-16/> [consulta: 28/12/2023].

²⁶ Para una ampliación sobre las primeras fases del actual conflicto gazatí se sugiere la lectura del siguiente artículo: CASTRO TORRES, José Ignacio. « Tierra Santa se estremece de nuevo » (Documento Informativo IEEE, 01/2023). Disponible en:

https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_informativos/2023/DIEEEIO1_2023_JOSCAS_TierraSanta.pdf

²⁷ GUPTA, Shishir. « From G20 summit to Middle East Corridor, India's 5 geopolitical wins in 2023 », *The Hindustan Times*. 29 de diciembre de 2023. Disponible en: <https://www.hindustantimes.com/india-news/from-g20-summit-to-middle-east-corridor-indias-5-geopolitical-wins-in-2023-101703865419222.html> [consulta: 29/12/2023].



Figura 4. Proyecto del India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)

Fuente: THE LOWY INSTITUTE. «History repeats: A new (old) economic corridor emerges». 1 de noviembre de 2023. Disponible en: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/history-repeats-new-old-economic-corridor-emerges> [consulta: 29/12/2023].

El proyecto IMEC prevé que desde el puerto indio de Mumbai se acceda por vía marítima a la península arábiga, donde, desde los puertos emiratíes y saudíes, grandes líneas ferroviarias atravesarían toda esta península para continuar por Jordania y llegar hasta el puerto israelí de Haifa. Una vez allí, se retomaría la vía marítima para llegar al puerto del Pireo en Grecia²⁸.

Para India el corredor es una solución ideal en el contexto geopolítico actual, debido a su rivalidad con China y a sus tensas relaciones con Paquistán. Aunque una primera posibilidad para los indios era utilizar Irán como corredor terrestre, las malas relaciones entre iraníes y estadounidenses desaconsejaban este proyecto. Por otra parte, las buenas relaciones entre India y Estados Unidos han ido creciendo progresivamente, teniendo en cuenta que ambos son rivales de China y que EE. UU. ha ido paulatinamente perdiendo el interés por Paquistán²⁹. Entretanto, la aproximación de India a Arabia Saudita y Emiratos ha ido creciendo. Hay que tener también en cuenta que el IMEC abre a India la posibilidad de aumentar su influencia en África a pesar de China, alineándose

²⁸ THE LOWY INSTITUTE. «History repeats: A new (old) economic corridor emerges». 1 de noviembre de 2023. Disponible en: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/history-repeats-new-old-economic-corridor-emerges> [consulta: 29/12/2023].

²⁹ AZIMI, Saeed. «IMEC transit route puts India-Iran trade ties to the test». Amwaj, 18 de octubre de 2023. Disponible en: <https://amwaj.media/article/imec-transit-route-puts-india-iran-trade-ties-to-the-test> [consulta: 29/12/2023].

con los proyectos de EE.UU. y la UE para realizar el Corredor Transafricano, también anunciado en la Cumbre del G20³⁰.

Para los chinos, el anuncio del IMEC debió haber caído como un jarro de agua fría. Después de sus aproximaciones a Arabia Saudita, parece que esta quiere mantener una postura equidistante que le permita obtener los máximos beneficios de sus relaciones con todos los actores globales, y a los chinos no les queda más remedio que avenirse porque necesitan el petróleo saudí³¹. Además, aunque Israel y Jordania hayan recibido inversiones chinas, mantienen unas buenas relaciones con EE. UU. En este contexto los chinos ven como su Iniciativa de la Franja y la Ruta tiene en el IMEC un contrapeso en toda la región euroasiática, siendo respaldado por la India como potencia global emergente³².

Estados Unidos es otro posible ganador de esta situación, ya que recupera espacios de influencia en zonas en las que ha tenido tradicionalmente un importante peso específico. Parece que, independientemente del gobierno que se encuentre en el poder, los estadounidenses dejarán a un lado las posturas idealistas para centrarse en la obtención de beneficios y recuperar poder a costa de China³³. No parece que Rusia sea especialmente perjudicada por el IMEC, toda vez que puede ser complementario de su Corredor de Transporte Norte-Sur a través de Irán. No obstante, el presidente Putin no se muestra partidario de que los estadounidenses se involucren en el proyecto³⁴.

En el nivel regional, aparte de los beneficios que puedan obtener saudíes, emiratíes, jordanos e israelíes, Egipto podría resultar perjudicado, debido a que el tránsito de

³⁰ EU PRESS CENTRE. «Joint Statement from the European Union and the United States». Nueva Delhi, 9 de septiembre de 2023. Disponible en:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/%20en/statement_23_4419 [consulta: 29/12/2023].

³¹ MOIZ KHAN, Abdul. «The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): Too Little, Too Late?». Carnegie Endowment for International Peace, 12 de diciembre de 2023. Disponible en:

<https://carnegieendowment.org/sada/91214> [consulta: 29/12/2023].

³² USANAS FOUNDATION. «Can IMEC Emerge as An Alternative To BRI?». 16 de octubre de 2023. Disponible en: <https://usanasfoundation.com/can-imec-emerge-as-an-alternative-to-bri> [consulta: 29/12/2023].

³³ MOTI, Altaf. «The Geopolitics Of Connectivity: BRI And IMEC In Era Of US-China Rivalry», *Eurasia Review*. 14 de septiembre de 2023. Disponible en: <https://www.eurasiareview.com/14092023-the-geopolitics-of-connectivity-bri-and-imec-in-era-of-us-china-rivalry-oped/> [consulta: 29/12/2023].

³⁴ SPUTNIK. «Putin ve beneficio para Rusia en un nuevo corredor económico con participación de EEUU», *El País CR*. 12 de septiembre de 2023. Disponible en: <https://www.elpais.cr/2023/09/12/putin-ve-beneficio-para-rusia-en-un-nuevo-corredor-economico-con-participacion-de-eeuu/> [consulta: 29/12/2023].

mercancías a través del canal de Suez podría verse reducido³⁵. A Turquía tampoco le conviene un corredor que rodee el puente terrestre entre Asia y Europa que este país representa. Por ello, el presidente Erdogan ha anunciado que impulsará un corredor alternativo desde el puerto iraquí de Great Faw, llevando a cabo intensas negociaciones con Irak, Emiratos y Catar para la construcción de la Ruta del Desarrollo³⁶.

Por su parte, Irán se percibe como otro posible perdedor de esta iniciativa, debido a que debilita su posición en el Corredor NTSC, perdiendo su carácter de exclusividad en la salida al sur de las comunicaciones que impulsa Rusia. Por ello es posible que intente potenciar otras alternativas, como el Corredor de la Resistencia, conectando por vía férrea Irán, Irak, Siria y Líbano para alcanzar las costas mediterráneas. Además, Irán mantiene una posición de dominio en la zona del estrecho de Ormuz, por donde deberá discurrir parte del recorrido del IMEC. Esta fortaleza geopolítica iraní deberá ser estudiada por los países involucrados en el proyecto para evitar que sea empleada como herramienta de presión³⁷.

Conclusiones

Los intentos de comunicación entre el golfo Pérsico y el mar Mediterráneo han sido una constante histórica a través de los tiempos. A día de hoy, la independencia que otorga la tecnología en relación con los condicionantes de la naturaleza ofrece la posibilidad de que esta ruta de comunicación ancestral pueda tener varias opciones para su recorrido.

Sin embargo, al igual que en todos los momentos históricos, la situación de encrucijada global que posee la región del Oriente Próximo hace que confluyan sobre ella intereses

³⁵ CHOREV, Shaul. «The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Promises and Challenges». Australian Institute of International Affairs, 25 de octubre de 2023. Disponible en: <https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-promises-and-challenges/> [consulta: 29/12/2023].

³⁶ BLAIR, Alex. «Turkey moves against Europe with trade corridor alternative to IPEC». Railway Technology, 20 de septiembre de 2023. Disponible en: <https://www.railway-technology.com/news/turkey-alternative-india-middle-east-trade-corridor-plan/?cf-view> [consulta: 29/12/2023].

³⁷ ALZGHOOOL, Mohammad. «Will IMEC Push Iran Toward a “Coalition of Losers” in the Region?». Emirates Policy Center, 28 de septiembre de 2023. Disponible en: <https://epc.ae/en/details/brief/will-imec-push-iran-toward-a-coalition-of-losers-in-the-region-> [consulta: 3/1/2024].

Para un conocimiento en mayor detalle de las posibles rutas de comunicación entre Irán y el Levante se sugiere la lectura del siguiente documento: CASTRO TORRES, José Ignacio. «La importancia de los corredores terrestres (II): la carrera de Irán hacia el mar Mediterráneo» (Documento de Análisis IEEEE, 26/2021). Disponible en:

http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA26_2021_JOSCAS_Iran.pdf

contrapuestos, cada uno de ellos con sus propias iniciativas de aprovechar esta región para el establecimiento de comunicaciones en su propio beneficio.

En el contexto actual el corredor IMEC ha nacido como un proyecto que entra en rumbo de colisión con la ya avanzada Iniciativa de la Franja y la Ruta, impulsada por China, que está cada día poniendo más en contacto al Lejano Oriente con el mundo occidental. Por ello no es de extrañar que se hayan establecido varios grupos de actores en torno a estos proyectos de comunicación.

Del lado del IMEC se encuentran claramente alineados los actores occidentales, como EE. UU. con sus socios y aliados, constituidos por los países de Europa occidental e Israel y a los que obviamente hay que añadir a la India. En este contexto, los estadounidenses podrían recuperar gran parte de la influencia que han tenido tradicionalmente en la región, sin tener por ello que emplear una costosa presencia militar. Los europeos podrían diversificar los países con los que mantienen relaciones comerciales, evitando el acaparamiento de los mercados por parte de China y abriendo un enorme espacio comercial competitivo, como bien puede constituir el indio. Israel, por su parte, podría constituirse en un nudo de comunicaciones y zona de paso en el Oriente Próximo, beneficiándose de este modo de las ventajas que ofrece su territorio como área de tránsito. Al igual que Israel, los beneficios de su posición geográfica repercutirían en su vecina Jordania.

De otro lado se encuentran los detractores del IMEC, encabezados por China, quien perdería influencia en la región, a costa de que sus rivales indios y estadounidenses la ganasen. Por ello se entiende que todos los esfuerzos chinos sean concurrentes a que se imponga su Iniciativa de la Franja y la Ruta y sean ellos los que controlen todo tipo de relaciones en el gran continente euroasiático, alejando definitivamente a EE. UU. y conteniendo el ascenso de la India.

A esta idea se sumarían otros dos grandes perdedores de la región frente al IMEC. Tanto Egipto como Turquía, por su situación geopolítica, se verían seriamente perjudicados si triunfase esta idea, debido a que disminuiría drásticamente el paso de mercancías a través del canal de Suez, e igualmente se verían disminuidas las posibilidades de comunicación que ofrece el puente terrestre que constituye la península de Anatolia. También Irán resultaría dañado con el nuevo corredor, pues perdería parte de su

importante posición como bisagra de las comunicaciones este-oeste y norte-sur en Eurasia.

Las monarquías de la península arábiga encontrarían su espacio de confort en la coexistencia de ambas iniciativas. Ello se debe principalmente a que ambas lucharían por encontrar el favor de estos países. Los árabes impulsarían más o menos cualquiera de las dos opciones según obtuviesen mayores beneficios, pero para ello ambas deberían estar consolidadas. Rusia quedaría en una posición equilibrada, ya que tiene presencia en Siria y, de consolidarse el IMEC, tendría posiblemente a Turquía de su lado. Por otra parte, no tendría una dependencia completa de Irán para buscar una salida hacia el sur.

Sin embargo, no todo son tendencias geopolíticas y declaraciones de buenas intenciones. Las predisposiciones deben ser financiadas para que se transformen en realidades y a las declaraciones de la reunión del G20 aún no les ha seguido ningún compromiso que reparta las cargas del proyecto. No parece que el mundo occidental vaya a lanzarse a las inversiones, teniendo en cuenta que Europa se encuentra muy debilitada económicamente a causa del conflicto ucraniano y que en EE. UU. la situación tampoco es de bonanza económica. Igualmente, las monarquías de la península arábiga deben medir sus esfuerzos en infraestructuras para acompasar todos los proyectos de transformación que se están llevando a cabo en estos países. Tampoco parece que la India vaya a realizar un esfuerzo en solitario en este corredor de transporte, teniendo que acometer el reto de ir creciendo progresivamente y enfrentarse a China en otros escenarios.

Por todo ello, parece que el proyecto del IMEC va a depender en gran medida de la iniciativa privada, que siempre es cautelosa, y más a la espera de ver cómo se resuelven el conflicto de Gaza y sus ramificaciones en Yemen o el Líbano. Además, con el número de víctimas civiles aumentando por causa del conflicto, no parece que los dirigentes árabes vayan a impulsar en el corto plazo unas relaciones con Israel, que podrían poner en su contra a las opiniones públicas dentro de sus propios países.

Otro importante obstáculo a salvar será el establecimiento de políticas que faciliten la conectividad en el corredor. Es necesario establecer algún tipo de mecanismo común para la coordinación de las inversiones que facilite el establecimiento del proyecto, ya

que dentro del G7 cada país implementa un enfoque propio para las grandes inversiones en infraestructuras. Además, se hace imprescindible que las transferencias multimodales se produzcan sin que los intercambios de mercancías se dilaten en el tiempo y sin que los aranceles de paso acaben esquilmando los beneficios que se puedan obtener frente a otras rutas.

En resumen, como ha sucedido en varias ocasiones a lo largo de la historia, la puesta en marcha y la consolidación del enlace entre el golfo Pérsico y el Mediterráneo es una posibilidad consistente, aunque está llena de escollos que deben ser superados cuidadosamente. De nuevo será un factor clave el cómo se gestionen los conflictos existentes en la zona y, entre ellos, el resultado que arroje el desarrollo del actual conflicto entre Israel y Hamás va a ser trascendental para el impulso del IMEC.

*José Ignacio Castro Torres**

COR. ET. INF. DEM

Doctor en Estudios de Paz y Seguridad Internacional

Analista del IEÉE