

Los corredores terrestres que son promovidos como alternativa ante el bloqueo del estrecho de Ormuz

Turquía está tratando de aventajarse en medio de la guerra iraní y ucraniana, y se empiezan a desarrollar nuevos corredores para unir a Europa con China.

Bastián Díaz

Si no se puede por mar, tendrá que ser por tierra. En medio de los problemas que ha causado el bloqueo del estrecho de Ormuz en la economía mundial, el Cáucaso Sur comienza a ver una ventana de oportunidad para volver a ser un lugar clave del comercio mundial.

En la frontera entre Armenia y Turquía, por ejemplo, Ankara ya está instalando sistemas para procesar pasaportes y reabrir el paso, luego de más de 32 años cerrado. Esto, con el fin de desbloquear una ruta crucial entre Asia y Europa.

El proyecto, respaldado por el presidente estadounidense Donald Trump como parte de los planes de paz para Armenia y Azerbaiyán, incluso tiene un nombre grandilocuente: la "Ruta Trump para la Paz y la Prosperidad Internacionales" (TRIPP, por su sigla en inglés).

Lo que está en juego geopolíticamente es considerable. La eventual reapertura de la frontera con Armenia forma parte de los esfuerzos de Ankara por posicionar a Turquía como un centro comercial seguro para el flujo de bienes y energía, desviado de puntos estratégicos geopolíticos.

Ya desde junio del año pasado, cuando por primera vez Irán amagó un cierre del estrecho de Ormuz, en Ankara empezaron a jugar sus cartas y mostrarse como un corredor alternativo estable. Esa tensión se ha intensificado a medida que el conflicto y las sanciones han interrumpido las rutas tradicionales a través de Rusia, Irán, el mar Rojo y el Golfo Pérsico.

"Turquía se erige como un oasis de estabilidad y un refugio seguro", declaró el presidente Recep Tayyip Erdoğan la semana pasada. "Se han iniciado conversaciones sobre alternativas más seguras para las líneas de transmisión de energía. Creemos firmemente que esta crisis global abrirá nuevas puertas para nuestro país", aseguró.

Turquía, miembro de la OTAN, ha evitado la participación directa tanto en la guerra de Ucrania como en el reciente conflicto del Golfo. Su territorio ya se ha convertido de facto en una zona de tránsito: el mes pasado, los vuelos comerciales entre Europa y Asia se desviaron sobre Turquía debido a la reducción del espacio aéreo al norte y al sur.

"El comercio entre Europa y Asia ascien-



► Un marine a bordo del transporte anfibio USS New Orleans durante el bloqueo impuesto a los puertos iraníes.

de a unos 3 billones de dólares anuales, y el 90% se realiza por mar", afirmó Binali Yıldırım, ex primer ministro que impulsó las rutas comerciales turcas: "El trayecto marítimo más corto dura unos 40 días". En cambio, el Corredor Medio -la ruta terrestre que conecta China con Europa a través del Cáucaso y Turquía, y que Ankara promueve- "puede durar entre 12 y 15 días", añadió. Los flujos comerciales actuales son reducidos, pero "existe un gran potencial".

Dos proyectos constituyen el eje de la visión de Ankara. El primero es la "Carretera del Desarrollo", una red de carreteras y ferrocarriles que conecta el Golfo Pérsico con Europa a través de Turquía, evitando puntos estratégicos marítimos como el estrecho de Ormuz y el Canal de Suez. Sin embargo, aún se encuentra en fase de planificación, requiere miles de millones de dólares en inversión y atraviesa el inestable Irak.

El segundo proyecto, la ampliación del

Corredor Medio, resulta más prometedor. Su pieza central es el TRIPP, un enlace ferroviario y por carretera patrocinado por Estados Unidos entre Turquía y Azerbaiyán que pasa por Armenia, aumentando la capacidad necesaria de una ruta existente a través de Georgia.

Presentado con gran pompa en la Casa Blanca en febrero, junto con un acuerdo de paz preliminar entre Armenia y Azerbaiyán, el TRIPP está diseñado, en parte, para contribuir a poner fin a su conflicto de cuatro décadas. Turquía ha indicado que reabrirá su frontera una vez que se alcance un acuerdo de paz definitivo, lo que permitirá el inicio de las obras del TRIPP.

La ruta depende de travesías lentas en ferry a través del mar Caspio, una infraestructura ferroviaria irregular con diferentes anchos de vía y complejos trámites aduaneros en múltiples fronteras. Esto la hace mucho más lenta que el corredor norte, que une China con Europa mediante

una conexión ferroviaria directa a través de Rusia y que ya transporta 40 millones de toneladas de mercancías al año.

"A medio y largo plazo, el Cáucaso meridional y el Corredor Medio se convertirán en una de las principales rutas que conectan la UE y China, junto con las vías marítimas", indicó Kornely Kakachia, profesor de ciencias políticas en Tiflis, en declaraciones a la cadena alemana Deutsche Welle. Para Georgia, Azerbaiyán y Armenia, este cambio reforzaría su papel como países de tránsito clave.

"Para que el Corredor Medio sea exitoso, necesita estabilidad desde China hasta la Unión Europea y en toda la región del Cáucaso Meridional", afirma Kakachia. La guerra supone un obstáculo para esto. Georgia, Azerbaiyán y Armenia han tomado una postura neutral en ella, pero funcionarios iraníes critican a Azerbaiyán por sus fuertes vínculos económicos con Israel. ●