

29/2018

01 de agosto de 2018

José Ignacio Castro Torres

La importancia de los corredores terrestres: el caso de Afganistán

La importancia de los corredores terrestres: el caso de Afganistán

Resumen

En un mundo interconectado por la era de la globalización se hace necesario establecer el mayor número de vínculos posibles para el fomento de la circulación de personas, bienes y servicios. El continente euroasiático es especialmente susceptible al establecimiento de líneas de comunicación terrestres, aunque dependiendo de la voluntad de los Estados y la seguridad por las que estas rutas transcurran. El control de estas líneas de comunicaciones es fundamental para grandes y pequeñas potencias dentro de un mundo multipolar, ya que constituye una fuente de riqueza y poder. El caso especial de Afganistán como «nudo gordiano» de las comunicaciones terrestres es de importancia trascendental, dependiendo su futuro y prosperidad de los corredores de transporte que se establezcan a través del territorio afgano.

Palabras clave

Líneas de comunicación terrestre (LLOC), Afganistán, Paquistán, Irán, materias primas, conversaciones nucleares.

Land Corridors´ importance: Afghanistan´s case uli en inglés

Abstract

In an interconnected world by the globalization´s age, it is necessary to establish as many links as possible to promote the movement of people, goods and services. The Eurasian

continent is particularly predisposed to land lines of communication setting up. Nevertheless they depend on states' will and the security degree these routes pass through. Lines of communication's control is paramount for large and small powers within a multipolar world, because it constitutes a source of wealth and power. Afghanistan's special case as a "Gordian knot" in land communications has great importance, and its future and prosperity will depend on the transport corridors to establish across afghan territory.

Keywords

Land Lines of Communication (LLoC), Afghanistan, Pakistan Iran, Raw Materials, Nuclear Talks.

Introducción

Dentro de las riquezas que poseen los Estados del Asia Central cabe destacar los recursos en hidrocarburos y algodón, que se encuentran en prácticamente todos los territorios de este área geográfica. Aunque existen varias maneras de agrupar a los países de esta región, se suele aceptar que está compuesta por Turkmenistán, Uzbekistán, Kazajistán, Kirguistán y Tayikistán¹. Al encontrarse cerrada al acceso a aguas libres, depende de otros países para el tránsito de sus mercancías a través de ellos, bien con destino a otras zonas terrestres o bien hacia puertos que les proporcionen una salida al tráfico marítimo internacional.

En el eje sur de las comunicaciones del Asia Central se encuentran tres Estados, de capital importancia para el tránsito o destino de mercancías, constituidos por Afganistán, Paquistán e Irán, estableciendo estos dos últimos sendas vías de acceso hacia las aguas del océano Índico.

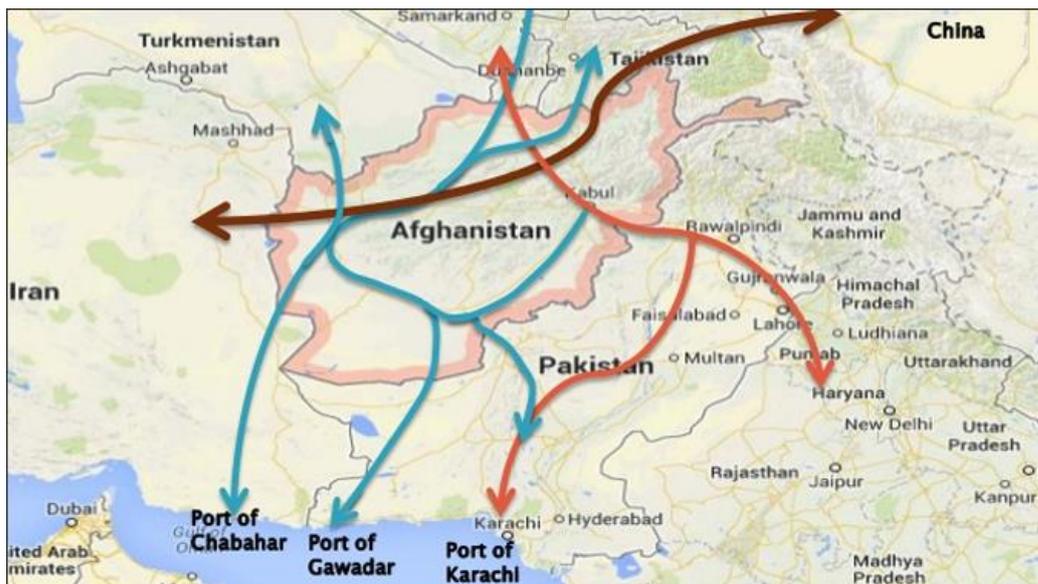


Figura 1. Posibilidades que ofrece Afganistán a las redes de comunicación terrestres. Fuente: Embajada de Afganistán en Turkmenistán. Disponible en <http://afghanembassyturkmenistan.com/tripartite-agreement-of-chabahar-among-afghanistan-india-and-iran-finalized-and-made-ready-for-signature/>. Fecha de la consulta 30.05.2018.

¹ RASHID, Ahmed. *The Resurgence of central Asia: Islam or Nationalism?* Karachi: Oxford University Press, 1994. Otros autores proponen clasificaciones alternativas a la propuesta, incluyendo también a Afganistán. Sin embargo se ha mantenido la de Ahmed Rashid, en la que el autor se basa en motivos históricos y geográficos donde el valle de Fergana ha sido el eje sobre el que han pivotado los países descritos desde la más antigua era de los kanatos, los dominios de Rusia y la URSS y la posterior independencia de las repúblicas en 1991.

Los intereses de las potencias globales y regionales en un mundo multipolar

La evolución del mundo hacia un orden multipolar hace que se posicionen grandes y pequeños actores buscando beneficios de los recursos de esta zona, aparte de contar con la posibilidad de que puedan existir contraprestaciones o repercusiones en otras áreas globales. De este modo se entiende que China se encuentre interesada en la reactivación de la antigua «Ruta de la Seda», a través de un eje de proyección geopolítica este-oeste.

Se puede observar que China está experimentando un notable crecimiento en sus provincias del interior, destacando la posición de Xinjiangn como zona de origen de dos rutas terrestres. La primera de ellas se dirigiría hacia el norte de la Unión Europea (UE), atravesando Kazajistán y Rusia. La segunda alcanzaría el este de la UE a través de Afganistán, Irán y Turquía. Además, se podría establecer una conexión hacia los puertos de estos dos últimos Estados². Por ello China ha fomentado la iniciativa del «Cinturón y Ruta de la Seda», más conocido internacionalmente como «one belt-one road»³.

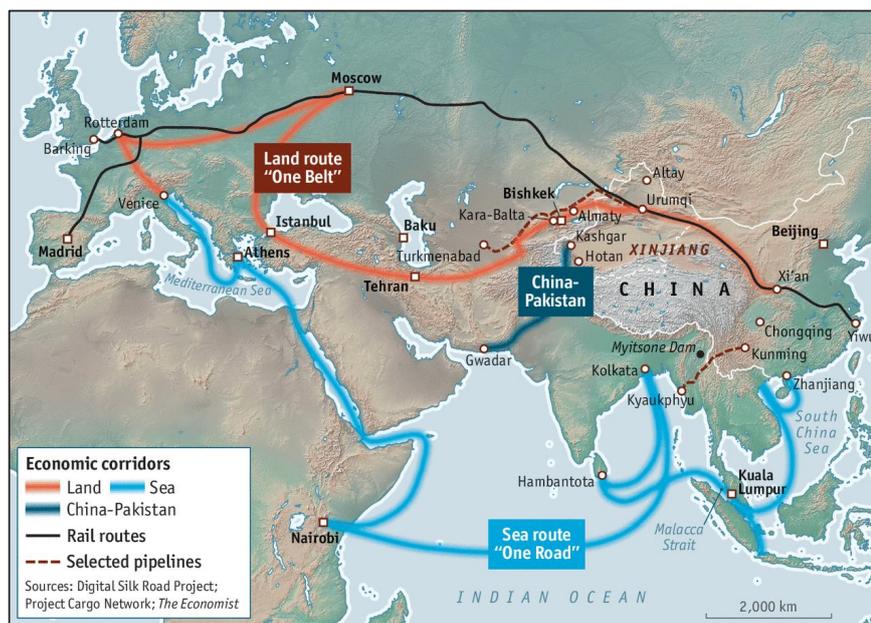


Figura 2. La iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda. Fuente: *The Economist*, «China faces resistance to a cherished theme of its foreign policy», May 4th 2017, disponible en <https://www.economist.com/china/2017/05/04/china-faces-resistance-to-a-cherished-theme-of-its-foreign-policy>. Fecha de la consulta 02.07.2018.

² ORDABAYEV, Aset. *The Geopolitics of Transport Corridors in Central Asia*. Astana: The Institute of World Economics and Politics 2015, p. 28.

³ PARRA PÉREZ, Agueda. «OBOR: Las cinco claves de la mayor iniciativa de infraestructuras liderada por China». *Documento de Opinión 113/2017*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos 2017, p. 11.

Dentro de la iniciativa china destaca la potenciación del puerto paquistaní de Gwadar, el cual junto al tradicional puerto de Karachi permitiría a los chinos exportar sus productos manufacturados al Oriente Medio y resto del mundo a través de Paquistán, al tiempo que sus provincias del este no serían exclusivamente dependientes de los recursos energéticos del Asia Central⁴. Por este motivo China colabora con Pakistán, aunque estrechamente vigilados por EE. UU., en la construcción de una vía de comunicación que atravesando el paso fronterizo afgano-paquistaní de Kyber, llegue hasta Gwadar⁵. También chinos y paquistaníes pretenden potenciar sus comunicaciones directas por tierra, de las que la carretera del Karakorum puede ser un paso hacia mayores cotas de progreso dentro de la iniciativa del Corredor Económico China-Pakistán (CPEC)⁶. Igualmente China se siente pragmáticamente atraída por el puerto iraní de Chahbahar, donde también tienen intereses los indios. Dentro de esta rivalidad entre puertos marítimos se encuentra el posicionamiento de Afganistán, al que Paquistán viene poniendo impedimentos para que sus productos lleguen a los mercados indios, atravesando su territorio⁷.

Por su parte, el papel de Rusia como gran potencia busca la activación de un eje sur-norte, donde el paso de los productos energéticos a través de sus territorios refuerce su estatus. A la par desea ser partícipe de otras iniciativas que abran las vías de comunicación del Asia Central. Durante la conferencia de Astracán del año 2014 se decantaron los intereses rusos por prolongar la línea ferroviaria que une el norte de Europa y Rusia con Azerbaiyán hasta Irán. Sin embargo, la viabilidad del proyecto depende de la voluntad azerí, que parece imponerse sobre las aspiraciones que tenía igualmente Armenia sobre este proyecto⁸.

⁴ VIDALES GARCÍA, Adrián. «La nueva ruta de la seda y el resurgimiento geopolítico de China». *Documento de Opinión 78/2016*. Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos 2016, p. 2.

⁵ SIDDIQUI Sabena. «China Mediatecs Between Pakistan and Afghanistan». *Strategic Culture* 06.01.2018 disponible en <https://www.strategic-culture.org/news/2018/01/06/china-mediatecs-between-pakistan-and-afghanistan.html>. Fecha de la consulta 29.06.2018.

⁶ HAFEEZ SHAIKH, Abdul. «CPEC 2018 Summit: Is Pakistan ready to make the right choices?». *Dawn*, 02 June 2018, disponible en <https://www.dawn.com/news/1409722>. Fecha de la consulta 02.07.2018.

⁷ BILAL KHALIL, Ahmad. «Pakistan and China: Don't Fear Chabahar Port». *The Diplomat*. January 31, 2017, disponible en <https://thediplomat.com/2017/01/pakistan-and-china-dont-fear-chabahar-port/>. Fecha de la consulta 21.06.2018.

⁸ RAHIMOV, Rahim. «North-South Transport Corridor: Russia Wins, Armenia Loses». *Eurasia Daily Monitor*. Volume: 14. Issue: 145. The Jamestown Foundation, disponible en <https://jamestown.org/program/north-south-transport-corridor-russia-wins-armenia-loses/>. Fecha de la consulta 25.06.2018.

Para evitar la posibilidad de que Azerbaiyán mantenga una posición de poder frente a los intereses rusos, Rusia guarda varios planes alternativos para establecer su eje de comunicaciones hacia el sur. Por un lado se reserva la posibilidad de que el corredor terrestre se extienda por el este del mar Caspio, uniendo Rusia, Kazajistán, Turkmenistán y posiblemente el oeste afgano, para alcanzar los puertos iraníes⁹. La segunda alternativa sería utilizar el propio mar Caspio como parte de la ruta que se construya, aunque para ello sería necesaria una sustanciosa reforma del puerto kazajo de Aktau¹⁰. Entretanto los rusos preparan en paralelo las relaciones internacionales, políticas y económicas que amparen sus expectativas, por lo que se encuentran muy involucrados en el establecimiento de acuerdos dentro del marco de los Estados del Asia Central¹¹.

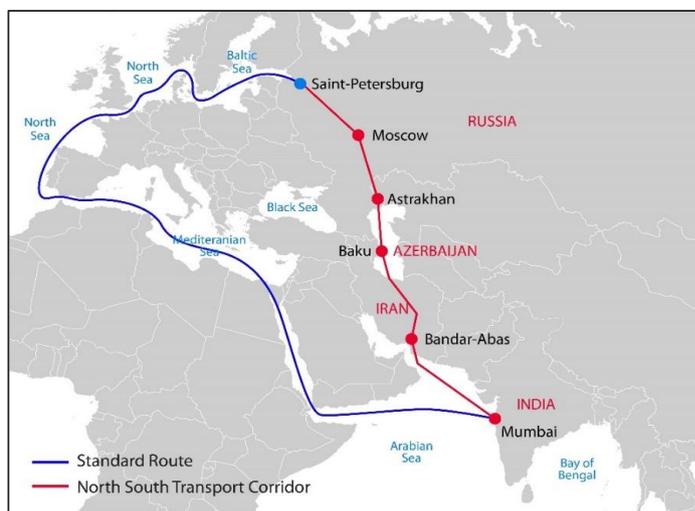


Figura 3. Visión de Rusia del corredor de comunicaciones norte-sur. Fuente: SAMACHAR Surya, अगले महीने से शुरू होगा INSTC, चीन को देगा टक्कर, 06-12-2017, disponible en <http://suryasamachar.com/newsdetail/instcindiarussiatradeboostsuryasamachar/1950.html>. Fecha de la consulta 30.06.2018.

⁹ VOLKHONSKY, Boris. «North-South Transport Corridor begins functioning». Dec 12, 2016, Russia Beyond, disponible en https://www.rbth.com/blogs/the_outsiders_insight/2016/12/12/long-awaited-north-south-corridor-close-to-launch_655489. Fecha de la consulta 25.06.2018.

¹⁰ SHEPARD. Wade. «A Look Inside Aktau, Kazakhstan's Other Hub On The 'New Silk Road'». *Forbes*, disponible en <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/04/15/a-look-inside-aktau-kazakhstans-other-hub-on-the-new-silk-road/#6c2a63807e1c>. Fecha de la consulta 25.06.2018.

¹¹ LAVROV, Sergey. «Remarks at the UN Security Council session on Formation of regional partnerships in Afghanistan and Central Asia as a model of coordinating security and development». New York, January 19, 2018, The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, disponible en http://www.mid.ru/en/diverse/-/asset_publisher/zwl2FuDbhJx9/content/vystuplenie-ministra-inostrannyh-del-rossii-s-v-lavrova-na-zasedanii-soveta-bezopasnosti-oon-na-temu-sozdanie-regional-nyh-partnerstv-v-afganistane-i-?_101_INSTANCE_zwl2FuDbhJx9_redirect=http%3A%2F%2Fwww.mid.ru%2Fen%2Fdiverse%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_zwl2FuDbhJx9%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-1%26p_p_col_pos%3D2%26p_p_col_count%3D6. Fecha de la consulta 26.06.2018.

De otro lado EE. UU. tiene su propio concepto sobre la «Ruta de la Seda», a la que quiere dar un nuevo formato mediante el acceso de Asia Central hacia el sur¹². La posición estadounidense pasa por evitar una excesiva dependencia de China, y sobre todo de Rusia, sobre el control de los productos del Asia Central que fluyen hacia occidente.

En la visión estadounidense el papel de Afganistán es muy relevante, ya que EE. UU. posee una influencia destacada sobre este Estado, constituyendo el nudo gordiano sobre el que basar su estrategia de contención a Rusia, vigilancia de China y control sobre los Estados del Asia Central.

Aunque la presencia norteamericana se remonta a la caída del régimen talibán en 2001, el mayor impulso hacia esta estrategia se produjo en 2011 cuando la entonces secretaria de Estado, Hillary Clinton, expuso su «nueva estrategia de la Ruta de la Seda». Su plan, materializado en el terreno por el general Petraeus, consistía en establecer una red de comunicaciones a través del territorio afgano que pusiera en comunicación el centro y el sur de Asia. Sin embargo, el plan americano languidecería ante la falta de impulso político y varios cambios en la cúpula militar estadounidense, lo que sería aprovechado por los chinos para reforzar su proyecto del «Cinturón y Ruta de la Seda»¹³.

Tras el cambio de administración norteamericano, el entonces secretario de Estado, Rex Tillerson, retomó el proyecto mediante un diálogo con las repúblicas centroasiáticas en el formato «5+1». La idea sería de nuevo contener el poder ruso, pero a la vez controlar la creciente expansión de China¹⁴.

También la nueva administración del presidente Trump dio un giro radical en su nueva aproximación hacia el sur de Asia, mediante la emisión de una nueva estrategia en la que se combatiría al Estado Islámico y los talibanes, al tiempo que se establecería una

¹² ORDABAYEV, Aset. *The Geopolitics of Transport Corridors in Central Asia*. Astana: The Institute of World Economics and Politics 2015, p. 6.

¹³ ROSENBERGER, Leif. «The Rise and Fall of America's New Silk Road Strategy». May 12, 2017, Roubini's Econmonitor, disponible en <http://archive.economonitor.com/blog/2017/05/the-rise-and-fall-of-america-new-silk-road-strategy/>. Fecha de la consulta 26.01.2018. En 2011 Obama anunciaría la retirada de las tropas norteamericanas de Afganistán en el plazo de tres años. Consecuentemente el proyecto norteamericano de la «Ruta de la Seda» cambiaría de orientación después que Petraeus dejase el mando del CECTCOM, para pasar a ser el jefe de la operación ISAF en Afganistán. El puesto de Petraeus sería ocupado por el general Mattis, que no compartía esta visión y quería aplicar una solución particular al conflicto afgano más que contar con Afganistán como parte de un enfoque integral, en el que la seguridad estuviese ligada a la economía.

¹⁴ Alwaght. «American vs Russian Project: Greater Central Asia or Greater Eurasia?». Sunday 21 January 2018, disponible en <http://alwaght.com/en/News/122125/American-vs-Russian-Project-Greater-Central-Asia-or-Greater-Eurasia?>. Fecha de la consulta 26.06.2018.

presión sobre Paquistán por no perseguir con ahínco los movimientos terroristas dentro de sus fronteras. Igualmente se mejoraban las relaciones con la India, al tiempo que se emprendía la retirada del acuerdo integral en materia nuclear alcanzado con Irán instaurando nuevas sanciones contra este país¹⁵.

Las relaciones con Pakistán, ya tradicionalmente convulsas, se tensaron aún más con la nueva estrategia de la administración Trump, por lo que debía ser minimizada la dependencia norteamericana del puerto paquistaní de Karachi, para asegurar la continuidad de las operaciones militares en Afganistán. Para ello el Mando de Transporte de los EE. UU. (USTRANSCOM) ya contaba desde hacía años con la «Red de Distribución Norte» (NDN) y la «Línea de Comunicación Terrestre del Norte» (NGLOC)¹⁶. Durante al año 2018 se ha potenciado esta red con la aprobación de Kazajstán para la utilización de los puertos de Aktau and Kuryk, situados a orillas del mar Caspio¹⁷.

Tras la disminución de las ayudas estadounidenses a Pakistán, se barajó la posibilidad de que este cortase las rutas de comunicación del sur de Afganistán a EE. UU. y sus aliados. A pesar de ello el actual secretario de Defensa norteamericano, Jim Mattis, manifestó no encontrarse preocupado por ello, debido a la solidez del corredor norte¹⁸.

¹⁵ FAISAL, Muhammad. «How Trump's Iran decision could play out in South Asia». *South Asia Voices*. May 28, 2018, disponible en <https://southasianvoices.org/how-trumps-iran-decision-could-play-out-in-south-asia/>. Fecha de la consulta 01.07.2018.

¹⁶ Para una mayor información sobre las líneas de comunicación terrestres utilizadas por las fuerzas norteamericanas en las operaciones en Afganistán se recomienda la lectura de ANWAR, Zahid. «Pakistan and the Geopolitics of Supply Routes to Afghanistan». *Journal of Political Studies*, vol. 20, n.º 2, 2013, p. 105.

¹⁷ Global Security.org. «Northern Distribution Network [NDN], Northern Ground Line of Communication (NGLOC)», disponible en <https://www.globalsecurity.org/military/facility/ndn.htm>. Fecha de la consulta 02.07.2018.

¹⁸ WEISGERBER, Marcus. «Will Pakistan Close NATO's Supply Routes into Afghanistan? Mattis Plays Down Possibility». *Defense One*, January 5 2018, disponible en <https://www.defenseone.com/politics/2018/01/will-pakistan-close-natos-supply-routes-afghanistan-mattis-plays-down-possibility/145006/>. Fecha de la consulta 01.07.2018.

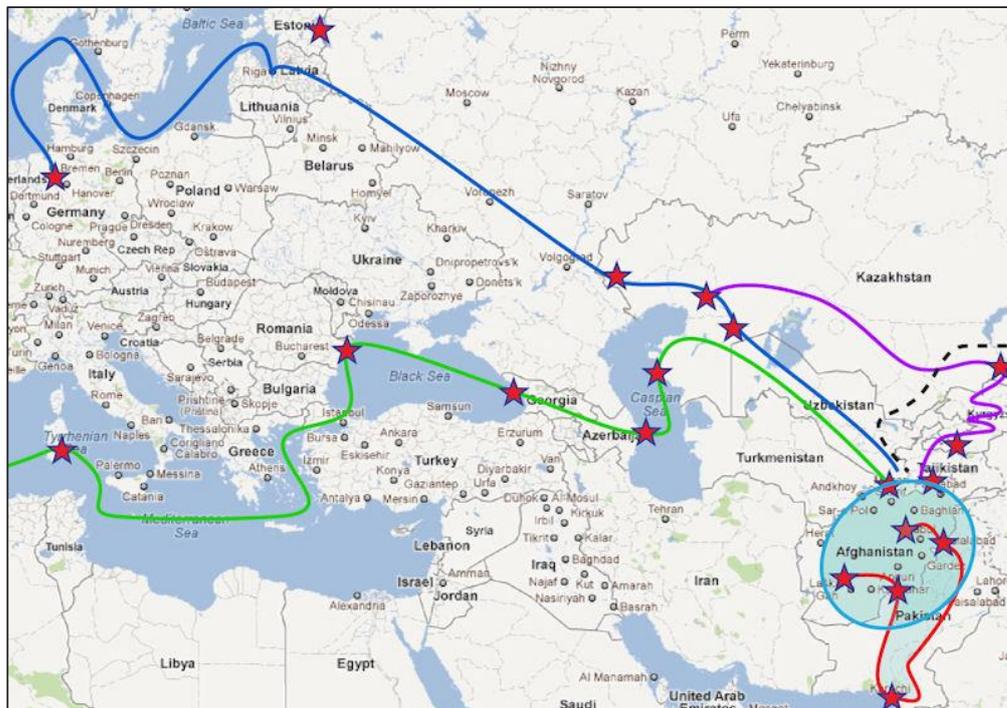


Figura 4. Líneas de comunicación empleadas por EE. UU. para el abastecimiento a las operaciones en Afganistán. Fuente: Global Security.org. «Northern Distribution Network [NDN], Northern Ground Line of Communication (NGLOC)». Disponible en <https://www.globalsecurity.org/military/facility/ndn.htm>. Fecha de la consulta 02.07.2018.

Los movimientos estadounidenses están todavía por verse, pero esta nueva aproximación ha puesto de manifiesto la capacidad que los EE. UU. tienen de influir en el entorno regional desde Afganistán, combinando los esfuerzos en comunicaciones hacia Asia Central y Paquistán y evitando que se prolonguen nuevas vías hacia Irán, donde la India ha realizado cuantiosas inversiones en el puerto de Chahbahar, que podrían peligrar. En relación con esta situación, los iraníes podrían apoyar a los talibanes afganos que, aunque sean sus ancestrales enemigos, esta vez podrían ser empleados contra los estadounidenses ante las presiones de las sanciones¹⁹.

Tal como se desprende de las lecturas anteriores, Irán es un importante actor a tener en cuenta, con capacidad de influir en la región del Oriente Medio, el conflicto afgano y Asia Central, debido a su condición de «Estado pivote». La situación iraní es privilegiada ya que controla el estrecho de Ormuz. Sin embargo, el puerto de Bandar-Abbas se

¹⁹ TURAK, Natasha. «Why Trump's Iran sanctions could backfire on US goals to stabilize Afghanistan's economy». *CNBC*, 29 May 2018, disponible en <https://www.cnbc.com/2018/05/25/why-trumps-iran-sanctions-could-backfire-on-us-goals-in-afghanistan.html>. Fecha de la consulta 27.06.2018.

encuentra hacia las aguas interiores del estrecho, por lo que puede sufrir restricciones al tráfico marítimo. Por este motivo los iraníes han buscado la potenciación del puerto de Chahbahar, que posee una salida directa al océano Índico²⁰.

Los intereses de las repúblicas del Asia Central

La estabilidad de Afganistán es beneficiosa para los países de Asia Central, que encontrarían de este modo una variedad de vías de comunicación terrestres, que compitiendo entre sí podrían abaratar costes de transporte y de tránsito de mercancías.

Estos Estados han reconocido que el término de «Asia Central» es algo relativamente reciente, ya que no existía hasta el fin de la ocupación soviética. Por ello las fronteras entre los países que configuran la región no deben ser un obstáculo y su vecino del sur, constituido por Afganistán, debe ser incluido en su entorno regional²¹.

En un principio los Estados centroasiáticos con economías más pujantes, constituidos por Kazakstán y Uzbekistán, son los que han realizado mayores compromisos e inversiones en territorio afgano. Por su lado Turkmenistán se ha mantenido en su tradicional postura de neutralidad, aunque con intereses económicos sobre Afganistán, mientras que Tayikistán y Kirguizistán no se encuentran a la altura de los países que lideran la iniciativa.

Parece ser que el interés kazako pasa por la no dependencia exclusiva de Rusia en materia de comunicaciones, por lo que la apuesta afgana en favor de los EE. UU. es muy importante²². Kazakstán ha proporcionado a Afganistán ayuda al desarrollo y asistencia militar mediante el envío de determinadas unidades y equipamiento militar a través de Uzbekistán. A pesar de las presiones de Rusia e Irán, los envíos de equipamiento militar y el apoyo a las fuerzas estadounidenses, a través de los puertos del mar Caspio, han evitado que estas hayan tenido que apoyarse en abastecimientos intermitentes a través

²⁰ ARDEMAGNI, Eleonora. «Gulf Powers: Maritime Rivalry in the Western Indian Ocean». 13 aprile 2018, ISPI, disponible en <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/gulf-powers-maritime-rivalry-western-indian-ocean-20212>. Fecha de la consulta 27.06.2018.

²¹ DURSO, James. «Central Asia Opens the Door to Afghanistan». *The Diplomat*. May 19 2018, disponible en <https://thediplomat.com/2018/05/central-asia-opens-the-door-to-afghanistan/>. Fecha de la consulta 28.06.2018.

²² SULTANOV, Asker. US supports sovereignty, independence of Central Asian countries. *Caravanserai*, 2018-01-16, disponible en http://central.asia-news.com/en_GB/articles/cnmi_ca/features/2018/01/16/feature-02. Fecha de la consulta 27.06.2018. Las relaciones de EE. UU. son manifiestamente opuestas a los intereses rusos en el Asia Central, ya que la vicesecretaria de Estado estadounidense, Alice Wells, recientemente ha manifestado que EE. UU. respeta la independencia y libertad de los Estados del Asia central, al contrario que Rusia, que no respeta su soberanía, intimidando a sus vecinos e interfiriendo en sus asuntos domésticos.

de Pakistán. En esta línea, el jefe del CENTCON norteamericano, general Joseph Votel, ha manifestado que la relación con Kazakstán es la más avanzada de la región en términos militares²³.

Por otro lado Uzbekistán ha experimentado una evolución diplomática desde la muerte de su anterior dirigente, Islam Karimov, y el ascenso a la presidencia de Shavkat Mirziyoyev, para quien «la seguridad de Afganistán es la seguridad de Uzbekistán». Este vecino del norte se encuentra implicado en apoyar al gobierno afgano para que este encuentre una vía de solución a sus problemas mediante el diálogo con los talibanes, por lo que en el mes de marzo de 2018 fue el anfitrión de la conferencia sobre «El proceso de paz, seguridad, cooperación y conectividad regional»²⁴.

Los uzbekos son conscientes igualmente de su posición privilegiada como territorio centrado sobre la antigua «Ruta de la Seda», donde las comunicaciones entre Termez y Mazar-e-Sharif son de capital importancia. Esta zona podría constituir el punto troncal de las comunicaciones hacia Kabul o Herat, a través de los cuales se podría acceder en dirección a Pakistán o Irán respectivamente. Debido a esta situación de privilegio en el verano de 2018 se ha establecido un nuevo centro de transporte en Termez, dotado de estación de ferrocarril y enlace por carretera y que cuenta con una gran capacidad para albergar mercancías en tránsito. Una vez construido este centro, el interés uzbeko sería apoyar la construcción de una línea férrea que conectase Mazar-e-Sharif y Herat²⁵.

Turkmenistán es importante para Afganistán y Pakistán por sus grandes reservas de gas natural y las posibles conexiones energéticas que les pueda proporcionar. El proyecto del gasoducto TAPI, que uniría Turkmenistán, Afganistán, Pakistán e India ha estado durante décadas presente en las agendas de muchos de los Estados interesados en la región. No obstante, ha sido a principios de 2018 cuando ha comenzado la construcción del gasoducto, entre fuertes medidas de seguridad. Además de ello se ha pretendido involucrar a los actores locales, como los líderes tribales o los propios talibanes, que

²³ YENISEYEV, Maksim y BONDAL, Ksenia. «Central Asia, US co-operation 'key' to security, stability». *Caravanserai*, 2018/03/06, disponible en http://central.asia-news.com/en_GB/articles/cnmi_ca/features/2018/03/06/feature-01. Fecha de la consulta 28.06.2018.

²⁴ THOMANN, Pierre-Emmanuel. «Uzbekistan takes bold initiative on Afghanistan for Central Asian and European security». *Eurocontinent*, 09/05/2018, disponible en <http://www.eurocontinent.eu/2018/05/uzbekistan-takes-bold-initiative-on-afghanistan-for-central-asian-and-european-security/>. Fecha de la consulta 28.06.2018.

²⁵ JAHANMAL, Zabihullah. «Uzbekistan Builds Transit Hub At Afghan Border». *Tolo News*, 01/07/2018, disponible en <https://www.tolonews.com/business/uzbekistan-builds-transit-hub-afghan-border>. Fecha de la consulta 02.07.2018.

habrían puesto como condición no definitiva el que los EE. UU. se mantuviesen al margen del proyecto²⁶.

Por su parte Tayikistán y Kirguistán, aunque no quieren descolgarse de ninguna iniciativa, parecen proclives a buscar una ruta de comunicaciones que evite el paso a través de Afganistán para alcanzar los puertos paquistaníes. A este respecto dichos países se encuentran interesados en un acuerdo a cuatro bandas para el tránsito de mercancías, conocido por las siglas QTTA, en el que también estarían incluidos China y Paquistán²⁷. Sin embargo, hay que tener en cuenta lo abrupto de la zona y que para llegar desde Tayikistán a Pakistán, por la ruta más corta que se construyese, habría que atravesar el corredor de Wahkan que pertenece a Afganistán. En tanto en cuanto no se materialice esta posibilidad, el paso de mercancías debería realizarse utilizando la carretera del Karakorum, que obligaría a dar un gran rodeo para llegar hasta China atravesando posteriormente la convulsa zona de Cachemira.

Tanto tayikos como kirguís se encuentran más interesados en exportar hacia Afganistán su producción hidroeléctrica, por lo que forman parte del proyecto CASA-1000, mediante dos líneas de 500 kW que atravesarán los territorios de Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán y Afganistán²⁸.

La situación de Afganistán

Geográficamente Afganistán pertenece a una región difícil de definir. Para el profesor Robert Kaplan el error occidental ha sido considerar el territorio afgano como parte del Asia Central cuando se encuentra íntimamente ligado al subcontinente indio, constituyendo la retaguardia de Paquistán, a su vez rival natural de la India²⁹.

²⁶ RÉMY, Gilles. «TAPI Gas Pipeline: A Strategic Project Contributing to Peace and Stability in Central and South Asia». Cifal Group, 2018, p. 3, disponible en https://www.cc-france-turkmenistan.org/ftp/TAPI_gas_pipeline_by_G-Remy_02-2018.pdf. Fecha de la consulta 30.06.2018.

²⁷ BHUTTA, Zafar. «Tajikistan to join Pakistan road link bypassing Afghanistan». *The Express Tribune*, February 24, 2017, disponible en <https://tribune.com.pk/story/1337274/tajikistan-join-pakistan-road-link-bypassing-afghanistan/>. Fecha de la consulta 29.06.2018.

²⁸ ALIYEVA, Kamila. «Tajikistan, Afghanistan mull CASA-1000 project». *Azeri News*, 22 June 2018, disponible en <https://www.azernews.az/region/133781.html>. Fecha de la consulta 30.06.2018. Existen otros proyectos de comunicación terrestre, como el denominado «Five nations railway corridor» que partiendo de China conectaría con Kirguistán y Tayikistán para, discurriendo por el norte de Afganistán, dirigirse hacia Irán.

²⁹ KAPLAN, Robert D. *The revenge of geography: what the map tells us about coming conflicts and the battle against fate*. Random House, 2012, p. 242.



Figura 5. Mapa físico de la región afgana. Fuente Dreamstime. Disponible en <https://www.dreamstime.com/royalty-free-stock-photography-afghanistan-shaded-relief-map-image11558517>. Nótese que la cordillera del Hindu-Kush tiende a separar el territorio afgano, a la vez que tiende a unir la zona sureste con Paquistán, la oeste con Irán y la norte con las repúblicas exsoviéticas del Asia Central

Al ser un estado interior, Afganistán necesita de sus vecinos para sus relaciones comerciales. Desde el año 2014 con la finalización de la misión de ISAF sus actividades se han visto disminuidas, por lo que ha necesitado incrementar sus relaciones con Irán y China y aunque mantiene fuertes lazos económicos con Pakistán, estos se han visto reducidos. El comercio con los Estados que se encuentran más allá de sus fronteras es altamente dependiente de la relación coste/eficacia del empleo de las infraestructuras de transporte, como puede ser el caso de las rutas comerciales que se dirigen a la India. Por este motivo los afganos mantienen acuerdos de tránsito con Irán, Pakistán, Tayikistán y Uzbekistán principalmente³⁰.

Tradicionalmente el transporte a través de Afganistán ha conectado con las vías de comunicación terrestres y marítimas paquistaníes, constituyendo el territorio afgano una

³⁰ RAHIM Shoaib A. *Afghanistan- Pakistan Transit Trade: Background, Legal Perspective and the Agonies of a Landlocked Country*. New Delhi: Vivekananda International Foundation 2017, p. 7.

vía de paso hacia los Estados del corazón de Asia, «sin cuyas arterias estaría obstruido»³¹.

A pesar de los problemas que Afganistán atraviesa, se encuentra en proceso de acometer diversos proyectos, que afectarán directamente al comercio y las comunicaciones. Muchos de los programas puestos en marcha en materia de infraestructuras están todavía pendientes de ver la luz, ya que sus resultados se verán a largo plazo.

En este sentido se han licitado dos líneas eléctricas de 500 kW hacia Tayikistán (ya anteriormente citadas como CASA 1000) y otra hacia Turkmenistán; se ha finalizado la presa de Salma y se ha firmado un contrato para dos grandes plantas hidroeléctricas, se han mejorado las comunicaciones ferroviarias de la línea chino-afgana desde Hairatan (en la frontera uzbeca) para enlazar con Haimen (cerca de Shangai) y se ha inaugurado la conexión con el ferrocarril «Lapis Lazuli» para enlazar con Uzbekistán, Azerbaiyán, los Balcanes y Europa Central; está prevista la construcción de seis centros logísticos para mejorar la exportación desde las principales regiones afganas³². También se han iniciado los proyectos para enlazar Afganistán con Irán, desde la zona de Herat³³.



Figura 6. Principales proyectos de inversión en infraestructuras en Afganistán. Fuente: Agency for International Development (USAID). Disponible en http://www.irp-af.com/?pname=image_view&mod=gallery&gallery=maps&image_id=22. Fecha de la consulta 24.05.2018.

³¹ SHUKLA, Ajai. «At Heart of Asia conference in Islamabad, Swaraj calls for land access to Afghanistan». Business Standard, December 10, 2015, disponible en https://www.business-standard.com/article/economy-policy/at-heart-of-asia-conference-in-islamabad-swaraj-calls-for-land-access-to-afghanistan-115120901126_1.html. Fecha de la consulta 01.07.2018.

³² International Crisis Group. *Afghanistan: The Future of the National Unity Government*. Op. cit., p. 3.

³³ DOWN. «India starts trade route to Afghanistan via Iran». October 29, 2017, disponible en <https://www.dawn.com/news/1367055>. Fecha de la consulta 24.05.2018.

Desde el punto de vista afgano la existencia de los puertos iraníes de Chahbahar y Bandar Abbas constituye un alivio a las presiones impuestas por los paquistaníes, debido a la condición afgana de no poseer salidas al mar. Hasta ahora Pakistán ha podido jugar con la permisividad del tránsito de las mercancías afganas según fuesen mejores o peores las relaciones con Kabul. Si se abriesen las rutas hacia los puertos iraníes esta situación podría cambiar drásticamente³⁴.

Hay que tener en cuenta que la mayoría de las importaciones de Afganistán proceden de China, que alcanzan el territorio afgano gracias al «Acuerdo de Tránsito de Comercio entre Afganistán y Paquistán» (APTTA). De este acuerdo además se benefician otros países del sudeste asiático y las repúblicas del Asia Central. Si la tensión creada por Pakistán llegase a un punto de ruptura, podría perder en el largo plazo los beneficios económicos del tránsito de mercancías a través de su territorio en favor de otros proyectos³⁵.

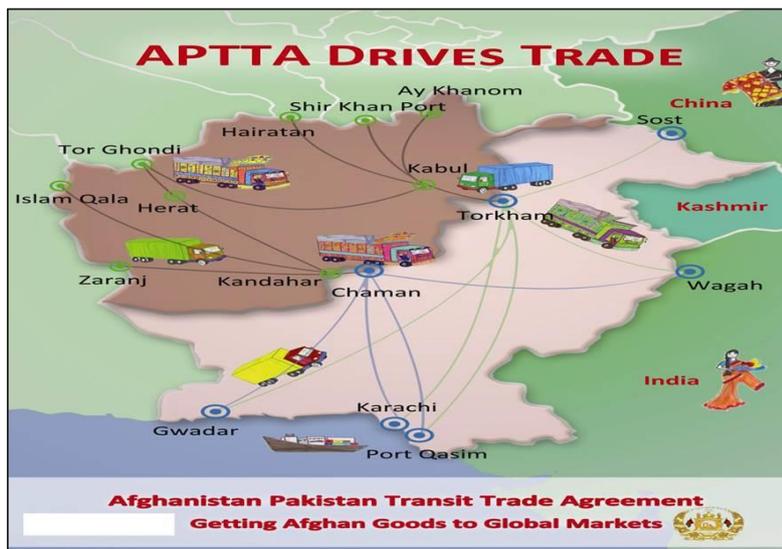


Figura 7. Comunicaciones por carretera entre los territorios del Asia Central con Paquistán, a través de Afganistán. Fuente: RAHIM Shoab A. *Afghanistan- Pakistan Transit Trade: Background, Legal Perspective and the Agonies of a Landlocked Country*. New Delhi: Vivekananda International Foundation, 2017, p.14

³⁴ BILAL KHALIL, Ahmad. «Pakistan and China: Don't Fear Chabahar Port». *The Diplomat*, January 31, 2017, disponible en <https://thediplomat.com/2017/01/pakistan-and-china-dont-fear-chabahar-port/>. Fecha de la consulta 30.06.2018. Esta situación se ha venido repitiendo a lo largo de la historia. La primera propuesta de abrir una ruta hacia Chahbahar es de la década de los 50, cuando las tensiones entre pastunes a ambos lados de la línea Durand deterioraron las relaciones comerciales entre Afganistán y Paquistán. En esa ocasión no pudo llegarse a establecer esta línea de comunicación por la oposición estadounidense e iraní, que alegaron la inviabilidad económica del proyecto.

³⁵ GOEL, Avijit. «A game of trade and balance». *The Hindu Business Line*, January 25, 2018, disponible en <https://www.thehindubusinessline.com/opinion/a-game-of-trade-and-balance/article10051622.ece>. Fecha de la consulta 02.07.2018.

Las cartas a intercambiar: la nueva estrategia de EE. UU. y las negociaciones nucleares

Existe una gran variedad de actores e intereses alrededor de las vías de comunicación terrestres que afectan a Afganistán. A pesar de ello, se ha preferido centrar este tema sobre los acontecimientos más relevantes que puedan tener mayores repercusiones sobre la región de estudio.

A principios de mayo de 2018 el presidente norteamericano, Donald Trump, anunció su salida del acuerdo nuclear alcanzado entre los países del grupo P5+1 e Irán en el año 2015. Aunque esta salida era una de las promesas electorales del presidente, la noticia ocasionó un gran impacto en los Estados y compañías que ya se encontraban comerciando con los iraníes, pudiendo verse afectados por las sanciones estadounidenses si continuaban sus negocios en Irán³⁶.

El abandono del acuerdo por parte estadounidense se ha producido en un momento en que varios actores, implicados en los conflictos que se encuentran abiertos en Oriente Medio, también se encuentran interesados en el mantenimiento de las rutas comerciales del centro y el sur de Asia. A este respecto EE. UU. ha configurado un nuevo escenario desde el que puede renegociar con Irán y Paquistán desde una posición de fuerza, por su presencia militar en territorio afgano entre otros factores.

En relación con los iraníes, estos se encuentran prácticamente presentes en todos los conflictos entre sunitas y chiitas que existen en la región del Oriente Medio, con una especial referencia al apoyo al régimen sirio de Basser al-Assad y a las organizaciones chiitas del Líbano, entre las que destaca Hezbolá.

La situación económica iraní tras el acuerdo mejoró sustancialmente, pero parece ser que su implicación en los conflictos, unido a una falta de adaptación a la economía de mercado, han conseguido que no logre el despegue financiero esperado, ocasionando en varias ocasiones el malestar entre su población³⁷.

Además es posible que los iraníes estén realizando nuevas medidas para contrarrestar la acción norteamericana. En el caso afgano se ha especulado con la ya mencionada

³⁶ SABUR, Rozina *et al.* «Donald Trump announces 'withdrawal' from Iran nuclear deal». *The Telegraph*, 9 MAY 2018, disponible en <https://www.telegraph.co.uk/news/2018/05/08/donald-trump-announces-decision-iran-nuclear-deal-live-updates/>. Fecha de la consulta 02.07.2018.

³⁷ «What's happening in Iran?». *BBC Newsround*, 09 May 2018, disponible en <https://www.bbc.co.uk/newsround/42555015>. Fecha de la consulta 02.07.2018.

posibilidad de que los grupos talibanes hayan realizado acciones ofensivas en territorio afgano apoyados desde Irán³⁸.

Igualmente se ha visto que los iraníes se encuentran implicados en un proceso de mejora de las infraestructuras de comunicación y de sus instalaciones portuarias en dirección al Asia Central. Los EE. UU. intentan que los corredores de comunicaciones pasen por zonas que se encuentran controladas por ellos, por lo que los corredores que transcurren en dirección norte-sur se están redireccionando para que atraviesen Afganistán, de modo que su territorio pueda ser empleado como una llave de acceso o corte hacia los puertos iraníes y paquistaníes.

En estas circunstancias se abre una nueva etapa de negociaciones en materia nuclear con Irán, en la que las vías de comunicación terrestre van posiblemente a tener un papel muy importante.

Del mismo modo Afganistán se configura como una llave de paso para Paquistán, que se beneficiaría en el caso que las relaciones con los EE. UU. mejoren. Para ello necesita aproximar sus posturas a los estadounidenses en materia de terrorismo, por lo que la diplomacia norteamericana posee desde Afganistán un nuevo elemento de negociación para su nueva estrategia en Afganistán y el sur de Asia³⁹.

Dentro de este nuevo marco negociador se encuentran directamente implicados los intereses de chinos e indios, que se beneficiarían del territorio afgano para acceder a los recursos del Asia Central, así como para establecer las rutas de comercio de sus exportaciones.

Conclusiones

En un mundo globalizado e interconectado el fomento de las vías de comunicación es de primordial importancia. En el caso de Eurasia, la creación de corredores terrestres que pongan en contacto los cuatro puntos cardinales del macro-continente puede ser una iniciativa de progreso beneficiosa para todos los implicados.

³⁸ NAJAFIZADA, Eltaf. «Iran Blamed for Afghan Attacks After Trump Scraps Nuclear Deal». *Bloomberg*, 24 de mayo de 2018, disponible en <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-05-23/iran-blamed-for-afghan-attacks-after-trump-scraps-nuclear-deal>. Fecha de la consulta 30.05.2018.

³⁹ «Trump Cuts Aid to Pakistan: the Future of US-Pakistan Relations». *King's Think-Tank*, March 5, 2018, disponible en <https://kingsthanke.com/2018/03/05/trump-cuts-to-pakistani-aid-and-their-impact-on-us-pakistan-relations/>. Fecha de la consulta 31.05.2018.

Respecto a estas rutas de comunicación existen varias opciones, todas ellas condicionadas por la orientación geopolítica de los grandes actores pugnan por el dominio en esta región geográfica mundial.

Estados Unidos, potencia aeronaval por excelencia, ha caído perfectamente en la cuenta de que el control de las comunicaciones por vía terrestre puede mantenerle en unas cotas de poder de máxima relevancia, en coordinación con la supremacía naval. Por ello se ha establecido en el este del continente europeo, desde el cual ha tendido puentes en dirección oriental hasta llegar a Afganistán.

Los estadounidenses ven el territorio afgano como una llave de paso de las comunicaciones en todas direcciones. Por ello tienen la tendencia geopolítica de promover, en su beneficio, las rutas terrestres que transcurran de algún modo por este territorio.

Así se comprende que tiendan a impulsar el paso a través de la antigua «Ruta de la Seda» que en su día atravesaba la ciudad de Balkh, hoy en día muy cercana a la ciudad afgana de Mazar-i-Sharif. El norte de Afganistán es por sí mismo un corredor de comunicaciones este-oeste, que tiene la ventaja de enlazar con las dos rutas terrestres afganas que se dirigen hacia el sur.

La primera de ellas uniría Mazar-i-Sharif con Kunduz y Kabul, y desde la capital afgana se llegaría al paso de Khyber, puerta para acceder a Pakistán y a los puertos del sur de este Estado. Se desprende de ello la interdependencia de afganos y pakistaníes de esta ruta en mutuo beneficio. En el caso que EE. UU. pudiera ejercer el control sobre Paquistán por medio de rutas alternativas, también podría influir en las relaciones con este Estado, buscando aplicar sus propias condiciones.

La segunda ruta terrestre afgana en dirección sur partiría igualmente desde Mazar-i-Sharif hacia la ciudad de Herat, rodeando el Hindu-Kush. Desde Herat podrían partir líneas de comunicación en dirección al puerto iraní de Chabahar, más cercano que el de Bandar-Abbas, con salida a las aguas libres del océano Índico. También desde Herat se podría llegar a la ciudad paquistaní de Quetta y desde esta acceder a los puertos del sur paquistaní.

Se observa además que la posición de Afganistán podría ser utilizada por EE. UU. como una herramienta de negociación con Irán, muy interesada en los accesos a sus puertos desde Asia Central. Tras el abandono estadounidense del acuerdo integral en materia

nuclear, los iraníes se encuentran en la tesitura de tener que renegociar un nuevo acuerdo o someterse a un nuevo régimen de sanciones.

Irán puede haber sobreextendido sus capacidades debido a su gran implicación en el Oriente Medio, por lo que necesita recursos económicos para continuar la acción exterior del Estado y, sobre todo, apaciguar el malestar interno que le aqueja. Aunque Irán siempre ha tenido problemas con sus minorías étnicas, estos han sido sobrellevados mediante la imposición de férreas medidas. Aparte de estos problemas, la sociedad iraní se debate entre la tradición y la modernidad, cuyo mayor exponente es el «Movimiento Verde», que en las capas sociales más desfavorecidas se traduce en protestas contra el gobierno, ya que consideran que sus dirigentes se preocupan más por la situación internacional que por la población iraní.

Un actor moderador en las tensiones entre EE. UU. e Irán podría ser India, aprovechando que mantiene buenas relaciones con ambos actores. La India se encuentra interesada en los puertos iraníes, ya que a través de estos puede obtener los recursos provenientes del Asia Central que necesita, principalmente hidrocarburos y algodón. Estos puertos además evitan la dependencia india de sus dos vecinos y rivales, constituidos por China y Paquistán.

Respecto a los países de Asia Central fronterizos con Afganistán, parece que estos son también partidarios de establecer una ruta de comunicaciones que atravesase el norte de Afganistán. Esto podría ser debido a los incentivos económicos norteamericanos, a los que se uniría que solo tendrían que realizar acuerdos de tránsito de mercancías con un Estado, en vez de con varios vecinos. Otra razón de peso es la diversificación en las rutas de comunicación terrestre, que evitaría una excesiva dependencia de otros actores, como bien pudiera ser Rusia.

Los intereses rusos se encuentran ligados a su eje sur de proyección geopolítica, que tradicionalmente ha buscado una salida a las aguas del Índico. Para ello actualmente se apoya en su aliado de conveniencia iraní, al tiempo que intenta atraer hacia su esfera de influencia a las repúblicas del Asia Central y realizar una alianza comercial con China. De esta manera se utilizaría el territorio ruso para que puedan llegar a Europa los recursos energéticos centroasiáticos y las manufacturas chinas.

Rusia pugna por evitar que las comunicaciones norte-sur atraviesen Afganistán y busca que estas puedan discurrir a través de países afines hasta los puertos iraníes. Sin embargo, las lealtades de los Estados caucásicos, dependiendo del momento, pudieran ser más proclives a los estadounidenses que a los rusos. Un ejemplo significativo se podría apreciar en el caso azerí. Por este motivo los rusos se han implicado en la mejora de los puertos del mar Caspio, cuyo tránsito evitaría la dependencia de posibles aliados estadounidenses en la continuidad de su eje geopolítico.

La situación de Azerbaiyán, entre los intereses de rusos, iraníes y norteamericanos, puede ser muy bien aprovechada por los azeríes para jugar las bazas que mejor les convengan. A esto hay que añadir que Bakú es también el puerto más importante del Caspio en la ruta este-oeste, lo que asimismo le coloca en una posición de ventaja respecto a sus vecinos centroasiáticos y es fuente de atracción de los intereses chinos. Los chinos se muestran pragmáticos ante las posibles opciones que le plantea el territorio afgano, con sus rutas de comunicación terrestre, en su estrategia del «Cinturón y Ruta de la Seda». Aunque las comunicaciones de esta ruta son eminentemente este-oeste, los puertos iraníes y paquistaníes son parte de esta estrategia.

Para China una excesiva dependencia de cualquier actor sería contraproducente para el desarrollo de sus provincias interiores en la región de Xinjiangn. Sin unas buenas rutas de comunicación con el océano Índico esta región sería energéticamente dependiente de los países del Asia Central, al tiempo que no se contaría con una ruta adicional para comercio con el Oriente Medio.

Por ello China se encuentra interesada en acceder lo más directamente posible al puerto paquistaní de Gwadar, donde los chinos han hecho una fuerte apuesta política, económica y militar dentro del denominado «collar de perlas» que discurre por la ruta marítima de puertos que utiliza China en dirección oeste. A pesar de la vecindad con Paquistán, las comunicaciones terrestres de este con China son dificultosas, realizándose principalmente través de la carretera del Karakorum, la vía de comunicación asfaltada más alta del mundo.

El resto de opciones rentables que le quedan a China pasan por Afganistán, que posee junto a Tajikistán las vías de comunicación naturales para acceder desde los puertos del Índico a las regiones interiores de China. A través del territorio afgano los chinos podrían alcanzar a la par los puertos iraníes y paquistaníes, asegurando el flujo de productos y la diversificación de las rutas de fuentes de energía.

En el extremo del «Cinturón y la Ruta de la Seda» se halla Europa, necesitada de productos energéticos que podrían llegar hasta territorio europeo a través de diversas rutas marítimas y terrestres, para de este modo poder también diversificar el tránsito de este tipo de recursos.

Actualmente el gas de Rusia es de gran importancia para los europeos, sobre todo en la zona norte de la UE. Un acceso al gas de Asia Central desde el este evitaría una excesiva dependencia de los rusos, en un entorno geopolítico de rivalidad con reminiscencias de la época de la Guerra Fría. Además, la posibilidad de que los Estados centroeuropeos de la UE obtuviesen gas desde los países del norte de África a través de España, quedaría condicionada a la voluntad francesa de la construcción de infraestructuras para su transporte.

Igualmente el transporte de materias primas y mercancías a través de corredores terrestres podría reducir tiempos, e incluso abaratar costes, para los productos que desde China, y otros Estados a lo largo de la ruta, llegan a determinados territorios europeos.

Por todo ello la UE debe implicarse en el fomento de las vías de comunicación terrestres y en concreto las que en su beneficio discurran por Afganistán. Debido al vínculo euroatlántico parece que es EE. UU. el socio más adecuado para defender los intereses de la Unión en regiones tan distantes como pueden ser Afganistán o el centro de Asia.

*José Ignacio Castro Torres
Coronel de Infantería (DEM)
Analista del IEEE*