

Las históricas Rutas de la Seda y los nuevos corredores de transporte en Asia Central y en el Cáucaso

Jesús DE LA IGLESIA
Universidad Complutense de Madrid

- I. Introducción.**
- II. El débil imperio chino del siglo II antes de Cristo.**
- III. Las históricas Rutas de la Seda.**
- IV. Las principales rutas comerciales de la Rutas de la Sedas.**
- V. Mercancías y mercados.**
- VI. El declive mercantil de las históricas Rutas de la Seda. Las relaciones culturales y religiosas.**
- VII. El Corredor de Transportes Europa-Cáucaso-Asia.**
- VIII. El Corredor Norte-Sur entre Finlandia y el Golfo Pérsico.**
- IX. Bibliografía.**

I. INTRODUCCIÓN

Tras el desmembramiento de la antigua URSS en 1999 y la posterior reestructuración política del espacio geográfico del Cáucaso, el Caspio y Asia Central, se ha dado nacimiento a nuevos países independientes que están intentando, actualmente, encontrar en la historia sus señas de identidad nacional. Países en los que, hasta comienzos de la última década del siglo XX, ha existido siempre una mezcla de razas, culturas, religiones e idiomas, que dificulta enormemente crear una conciencia de nacionalismo que permita tratar como si fueran extranjeros a quienes han compartido una misma historia durante varios milenios, por lo que aún se debate en los medios intelectuales y políticos de ese espacio geográfico sobre los principios que han de seguirse para determinar, de una manera inequívoca, la esencia de la nueva identidad nacional.

Los criterios lingüísticos son absolutamente inoperantes. Porque conducirían a una mayor fragmentación (y al reconocimiento de nuevas fronteras cuyo trazado es imposible) si se siguiera ese criterio hasta sus últimas consecuencias. El único acuerdo momentáneo, exigido por la terca realidad, es el reconocimiento del idioma ruso como segunda lengua de todo ese espacio que antes fue ruso y de la URSS. Y aunque la primera reacción de los nuevos países independientes fue su alejamiento de la Federación Rusa, el idioma de la política y de los negocios sigue siendo el de los antiguos colonizadores.

Las diferenciaciones étnicas tampoco constituyen un criterio válido para conseguir lo que se persigue. Y no porque no existan etnias bien diferenciadas en el conjunto de la región sino por su desigual distribución geográfica, como consecuencia de muchos siglos de historia nómada que han permitido el establecimiento, en espacios muy concretos de cada uno de los países, de amplios clanes de procedencia diversa, unidos por lazos raciales con los habitantes de

otros países que, histórica y geográficamente, son una fracción de lo que siempre había sido un espacio común.

La religión tampoco es una seña de identidad. La clase política dominante, que en la mayoría de los países de la zona sigue siendo la misma que gobernaba en tiempos de la URSS, se opone a considerar a la religión como algo propio y diferencial. Porque el poder de la mayoría musulmana podría ser un fuerte competidor para los actuales poderes laicos y porque, inmersos en un proceso de internacionalización de sus economías, todos los países del Cáucaso, el Caspio y Asia Central han decidido aceptar el modelo laico turco en lugar del sistema teocrático establecido en Irán.

Otros aspectos culturales son igualmente compartidos por todos: la misma literatura común (salvo excepciones muy puntuales), el mismo sistema de valores ético-filosóficos y una confianza (también generalizada) en un futuro desarrollo económico que les permita constituir una zona de libre cambio que les conduzca posteriormente a la cooperación y a la integración económica y política.

Ésta es, precisamente, la idea motriz que está promocionando el estudio de las antiguas Rutas de la Seda para construir, sobre su histórico trazado, dos nuevos corredores de transportes que estructuren entre sí las distintas economías nacionales y a éstas con los grandes espacios económicos del siglo XXI. Ésa es la idea que ha dado vida al corredor de transportes Este-Oeste, que enlazará el extremo occidental europeo con las costas orientales de China, y al proyecto Norte-Sur, que unirá Finlandia con el Golfo Pérsico. A ellos me referiré más adelante, después de recordar la importancia de los intercambios económicos, culturales y religiosos que tuvieron lugar en las históricas Rutas de la Seda.

II. EL DÉBIL IMPERIO CHINO DEL SIGLO II ANTES DE CRISTO

Durante las primeras décadas del siglo II antes de Cristo, el imperio chino de la dinastía Han sufrió las consecuencias de una serie de invasiones continuadas (cada vez más frecuentes, más violentas y menos contenibles), protagonizadas por una serie de tribus nómadas situadas al noroeste de sus fronteras. Tribus cuya superioridad militar era una consecuencia directa del hábil manejo de una caballería fuerte, esbelta y ligera, más apta para la guerra que la china, cuyos

caballos eran absolutamente inadecuados para toda actividad que exigiera rapidez de movimientos, lo que les cerraba cualquier perspectiva de éxito ante las incursiones bélicas de los Xiongnu. Los Xiongnu ya se habían demostrado invencibles frente a otra tribu igualmente belicosa (los Yuezhi) a la que obligaron a desplazarse hacia el oeste con la pretensión de no dejarles regresar jamás. Conocidos posteriormente en Occidente con el nombre de los Hunos, no dejaron de acechar las fronteras chinas hasta que comprendieron que les era más fácil avanzar hacia el oeste, donde habrían de encontrar menor resistencia a sus invasiones, mayores riquezas para saquear, y un mundo que les era más atractivo por su exotismo cultural y artístico. Mientras tanto, los chinos iniciaron la construcción de la Gran Muralla (en el siglo III antes de Cristo) con la finalidad de defender el territorio nacional ante posibles invasiones, que sólo se esperaban del norte y del noroeste.

III. LAS HISTÓRICAS RUTAS DE LA SEDA

Ésa era la situación político-militar del imperio chino, que tenía su capital en Changan, ciudad situada cerca de la actual Xi'an, que llegó a tener cerca de dos millones de habitantes a comienzos del siglo VIII –cinco mil de ellos, extranjeros–, lo que ha permitido a los arqueólogos y estudiosos de la historia china compararla con su coetánea Bizancio. En sus bazares podían encontrarse, entre otras mercancías procedentes de cualquier lugar europeo, plantas exóticas de Japón, Corea o Malasia, y una gran variedad de medicinas y especias procedentes de la India y Persia. Su primaria estructura urbanística, como ocurre en otras ciudades imperiales chinas, estaba constituida por el palacio, la ciudad imperial y los barrios de la nobleza, de los funcionarios, de los artesanos y de los agricultores. Todo ello rodeado por unas grandiosas murallas rectangulares de varios kilómetros de longitud.

Aun así, y para erradicar definitivamente la amenaza de futuras invasiones, se decidió enviar una embajada en busca de los Yuezhi para formalizar con ellos una alianza militar que pudiera derrotar al enemigo común. El jefe de la expedición, Zhan Quian, salió de Changan el año 138 antes de Cristo al mando de un centenar de soldados y con un buen aprovisionamiento de productos artesanales con los que se pretendía comprar la voluntad de los Yuezhi. Pero nada salió como estaba previsto: Zhan Quian fue apresado por los Xiong-

nu inmediatamente después de su salida del territorio chino, y le mantuvieron en cautividad durante algo más de diez años; hasta que tuvo la oportunidad de escaparse con el grueso de su comitiva y encaminarse hacia las tierras del lejano oeste (lo que hoy conocemos como Asia Central) para descender posteriormente hasta el reino de Bactria, donde encontró finalmente a la buscada tribu de los Yuezhi, cuyos antiguos jefes militares habían tenido suficiente tiempo para comprobar las ventajas de la vida sedentaria respecto a su anterior pasado nómada, por lo que no mostraron ningún interés por emprender nuevas aventuras bélicas.

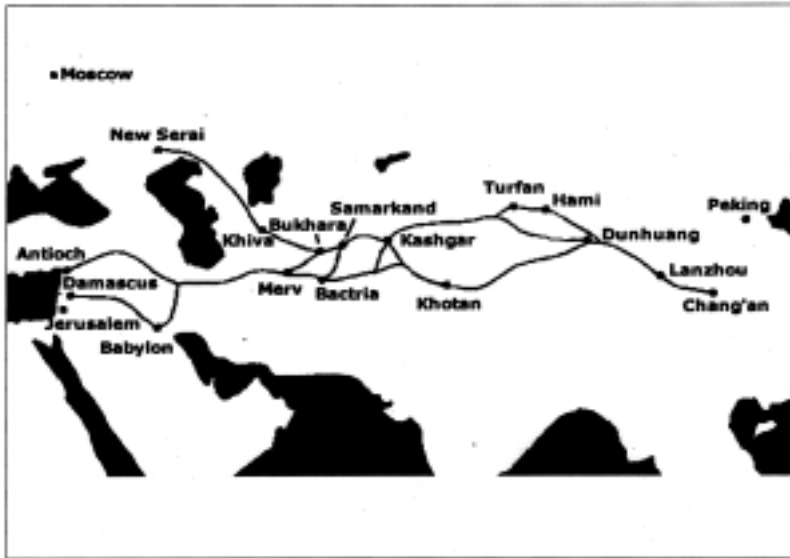
Bactria era la provincia más oriental del imperio persa. Su capital (la actual Balkh, al norte de Afganistán) era una ciudad próspera debido a la importancia de su intermediación comercial, que consistía en importar metales de Siberia y la India a cambio de mercancías elaboradas en el imperio persa. En el siglo IV antes de Cristo había sido conquistada por Alejandro Magno, y asimiló la cultura griega con gran facilidad; eso le permitió, en aquella realidad histórica, constituirse como un territorio próspero y avanzado, y disfrutar durante varios siglos de relativa independencia económica y política. Y los Yuezhi supieron aprovecharse de ello.

Así, Zhan Quian decidió regresar a China; y aunque era consciente de haber fracasado en la misión para la que salió de Changan hacía ya doce años, estaba convencido de que su expedición no había sido baldía: el mundo occidental (y no sólo el que él conoció, sino también otros países que comerciaban en Asia Central, especialmente Roma) mostraba gran interés por muchas mercancías chinas (Roma pagaba la seda a su peso en oro) que podrían ser canjeadas por otros productos occidentales: su obsesión, que eran los caballos para el ejército, quedó definitivamente ratificada, si eso hubiera sido necesario, después de ser apresado de nuevo por la fuerte, esbelta y ligera caballería de los Xiongnu, que le retuvieron durante otro año más en su camino de regreso a Changan, donde llegó el año 125 antes de Cristo. Zhan Quian fracasó en su misión pero descubrió la importancia de las relaciones comerciales. Así nació la primera Ruta de la Seda.

IV. LAS PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES DE LAS RUTAS DE LA SEDA

El eje Roma-Changan marcaba el principio y el fin de una gran cadena de intercambios cuyos eslabones más sólidos eran los que

enlazaban a Turquía con Siria, a Irak con Persia, al Cáucaso con las fronteras de la India y China; y cuyos centros comerciales, en los que se realizaban las últimas y las primeras transacciones, dependiendo si se avanzaba hacia Changan o hacia el Caspio, eran las ciudades próximas al valle de Fergana (Bukhara, Khiva y Samarkanda) o las situadas en el inhóspito desierto de Takla-Makan, cuyos oasis eran bien conocidos por los conductores de las caravanas; especialmente los de las ciudades de Kashgar, Yarkant y Hotan en las que, por imperativos del clima, estaban obligadas a detenerse durante un período de tiempo siempre incierto.



La ruta más meridional circulaba por el sur del Caspio, y hacia ella confluían múltiples ramales.

La otra ruta terrestre venía desde Rusia por el Volga y el Cáucaso bordeando al Caspio por el este.

La vía intermedia cruzaba Mar Negro y el Caspio, prosiguiendo hasta Bukhara o Samarkanda.

La arqueología sigue descubriendo, mediante excavaciones que superan los veinte metros de profundidad, la verdadera antigüedad de Bukhara, donde se han encontrado evidencias humanas que datan del paleolítico. Los momentos históricos que la hicieron casi tal

como la conocemos en nuestros días fueron los siglos XIII, XIV y XV, los más florecientes de las Rutas de la Seda y del absolutismo monárquico chino. La ciudad museo de Khibia aún permanece intacta; sigue siendo la misma que conocieron los comerciantes de las Rutas de la Seda; las mismas calles, los mismos edificios, los mismos sabores y olores, y las mismas llamadas a la oración desde unos minaretes que datan del siglo XIII. Samarcanda es el centro de una rica región agrícola reconocida mundialmente por haber destacado en los siguientes aspectos: fue la primera ciudad que se dedicó a producir papel en grandes cantidades, lo que facilitó la expansión de las doctrinas budistas (fáciles de escribir en ese nuevo material) y estimuló la invención de la imprenta; su importancia comercial en la zona sólo ha sido superada en tiempos muy recientes por las capitales de los actuales países centroasiáticos; sus universidades de teología musulmana siempre han sido las más respetadas en el mundo islámico; y su inigualable trazado urbanístico y arquitectónico sigue provocando la admiración del mundo.

Kashgar (la actual Kashi), punto de encuentro de las caravanas procedentes de la India, Afganistán, Tayikistán y Kirguizistán, era el otro extremo de la Ruta de la Seda en el territorio chino y, por tanto, el primer encuentro directo para las mercancías, las ideas y de las religiones entre China, Occidente y el sur de Asia. La ciudad de Yarkant, visitada por Marco Polo en dos ocasiones (en 1271 y en 1275), sigue siendo uno de los enclaves comerciales más importantes de la región autónoma de Xinjiang y uno de los centros musulmanes de mayor importancia en la República Popular China. Hotan es actualmente una próspera ciudad agraria, industrial y comercial. Su agricultura es rica en algodón, trigo, arroz y diversas clases de frutas; y, entre sus productos manufactureros de mayor renombre es preciso citar, desde hace una veintena de siglos, la seda, las alfombras, los textiles de algodón y la joyería, cuya principal materia prima sigue siendo el jade. Por su especial situación geográfica –a los pies de las estribaciones occidentales del Tíbet– fue una de las puertas de entrada del budismo hindú en China, aunque desde finales del siglo VIII la religión predominante es el islamismo.

V. MERCANCÍAS Y MERCADOS

China exportaba seda, cerámica, jade, objetos de bronce, y pieles que cambiaban por las procedentes de Ucrania y del Cáucaso. Y a

Changan llegaban diversos productos agrícolas desconocidos hasta entonces: uvas (los frutos, las plantas y el vino) y cientos de toneladas de alfalfa que luego se plantaría en el propio territorio para alimentar a los briosos caballos que llegaban a China en grandes reatas. Y junto a ellos, en caravanas paralelas que salían siempre desde Samarcanda, entraban en China otro tipo de productos más sofisticados: cristalerías (de Venecia, especialmente), oro y otros metales preciosos, marfiles y pieles desconocidas en el Imperio del Centro.

En cualquier caso, las mercancías no recorrían una única ruta comercial. Asia Central (que durante demasiado tiempo ha sido el centro de ninguna parte) se convirtió en un privilegiado enclave donde se encontraban todo tipo de mercancías, que llegaban a sus mercados con regularidad y prontitud aprovechando una fluida red de transporte que no necesitaba cubrir largos trayectos, como podría suponerse erróneamente ante la representación gráfica de las rutas comerciales existentes en la época. Aunque los recorridos de las caravanas eran interminables, cada transportista estaba especializado en determinados trayectos (lo que hoy llamaríamos transporte de cercanías) hasta enlazar con otra compañía de caravanas a la que se la encomendaba la siguiente etapa. Y sin embargo, el intercambio de mercancías era constante; se salía con una carga determinada –que se intercambiaba en la primera ocasión propicia– y se llegaba a los principales mercados con productos de los que podía desconocerse su origen; eso nunca le ha importado a ningún comerciante; lo único que se necesitaba saber era lo referente a la seguridad o incertidumbre de una posterior venta; y a la cuantía del lucro que pudiera obtenerse en cada una de las operaciones realizadas.

Además de esas dos condiciones –gran número de intercambios y lucro asegurado en cada uno de ellos– la prosperidad del comercio exigía la existencia previa de un mínimo de estabilidad política y la certeza (la alta probabilidad, al menos) de que se respetasen los términos de los contratos, sin que existieran tampoco otras fuerzas externas capaces de distorsionar violentamente las relaciones comerciales. Y esto no ocurrió en Asia Central desde comienzos del siglo III de nuestra era hasta mediados del siglo VIII, período en el que China pasó por una prolongada recesión económica que le impedía dedicar gran cantidad de recursos a la importación. Fueron tiempos también en los que, al no existir una autoridad política indiscutida y reconocida por todos, las Rutas de la Seda dejaron de ser seguras y fueron abandonadas de inmediato por los comercian-

tes. En su lugar, los vientos del desierto trajeron cientos de toneladas de arena hasta que consiguieron que se borraran del recuerdo algunos de los trayectos de esas rutas; y lo mismo les ocurrió a los antiguos puestos militares e incluso a ciudades enteras –olvidadas durante siglos– que están siendo reencontradas actualmente por los arqueólogos.

VI. EL DECLIVE MERCANTIL DE LAS HISTÓRICAS RUTAS DE LA SEDA. LAS RELACIONES CULTURALES Y RELIGIOSAS

Una nueva situación política en China –la protagonizada por las dinastías Tang y Sung-Yuan, desde el siglo VII hasta mediados del siglo XIV– y una nueva realidad económica y cultural en Occidente hicieron posible el restablecimiento de nuevas relaciones entre los dos mundos gracias a las que, junto a las mercancías, empezaron a intercambiarse también las ideas, los conocimientos artísticos, los idiomas y las religiones. Desde entonces las Rutas de la Seda dejaron de ser caminos exclusivos de los comerciantes y de los militares, y empezaron a ser transitados cada vez con más frecuencia por intelectuales y por monjes de las principales religiones del mundo, que supieron también, como si fueran ávidos comerciantes del espíritu, intercambiarse entre ellos las enseñanzas de Buda, Confucio, Jesucristo y Mahoma. Oriente y Occidente comenzaban así a necesitarse el uno al otro, a pesar de que el enemigo acechaba siempre desde el norte; en esta ocasión, desde Mongolia. Y aunque la intensidad del comercio crecía incesantemente desde el siglo VIII, también crecían en igual o mayor proporción los asaltos, los saqueos, las confiscaciones y los asesinatos masivos perpetrados por las hordas nómadas del norte; tribus que, después de ser unificadas por Genghis Khan a comienzos del siglo XIII, demostraron que eran invencibles.

Aun así, las Rutas de la Seda siguieron vivas hasta el siglo XV. Hasta que fue posible encontrar nuevos caminos para el comercio, que en ese momento histórico se encontraron en el mar. Caminos más seguros, más baratos y más abiertos a todas las direcciones. Y desde entonces a nadie le interesó Asia Central, marginada durante siglos de las principales corrientes históricas y convertida una vez más en el centro de ninguna parte. Aunque la historia de las Rutas de la Seda aún no ha terminado.

VII. EL CORREDOR DE TRANSPORTES EUROPA-CÁUCASO-ASIA

La construcción de la red ferroviaria transiberiana que une Moscú con Vladivostok cruzando la Rusia asiática hasta las costas del mar del Japón marcó el inicio del desarrollo económico y cultural de un gran espacio geográfico que permanecía anclado en situaciones históricas similares a las vividas por Europa occidental a comienzos de nuestra era. Y creó desde entonces, para el imperio ruso y para la URSS, una situación de monopolio en el transporte terrestre entre Asia y Europa ante la que se intenta competir con el desarrollo de un nuevo corredor de transporte múltiple (ferrocarril, carretera, acueductos, gasoductos, oleoductos y transporte naval) que libere al Cáucaso y a Asia Central de su actual dependencia y sirva como vía alternativa de transporte entre la Unión Europea y las economías asiáticas más avanzadas.

Ése es el objetivo del proyecto TRACECA (Corredor de Transportes Europa-Cáucaso-Asia) aprobado en la conferencia de la Unión Europea celebrada en Bruselas en mayo de 1993 junto a los ocho países del Cáucaso y Asia Central (Georgia, Azerbaiyán, Armenia, Kazajstán, Uzbekistán, Turkmenistán, Kirguizistán y Tayikistán), financiado por el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo y otras entidades financieras internacionales.

La globalización de la economía mundial, especialmente en lo que respecta a los rápidos cambios de los países emergentes de la antigua URSS, situados entre los grandes centros económicos representados por la Unión Europea, al oeste, y China y Japón, al este, exige una constante modernización de las infraestructuras de transportes en los países del área TRACECA, con las que se busca la consecución de los siguientes objetivos básicos:

- Asistencia al desarrollo de las relaciones económicas y comerciales.
- Asegurar el acceso a los mercados mundiales de las redes de carreteras, ferrocarriles y navieras de los países del Cáucaso y Asia Central.
- Garantizar la seguridad del transporte y la protección del medio ambiente.
- Armonizar las políticas de transporte y su tratamiento legal en todos los países del TRACECA.



- Financiar las comunicaciones por cable óptico entre los países miembros.

Para ello, ya han sido determinadas diversas actuaciones concretas —y dotadas de su correspondiente financiación— en una serie de tramos ferroviarios y carreteras en todos los países incluidos en el proyecto TRACECA, así como de la mejora de las instalaciones portuarias en el Mar Negro y en el Caspio que permitirán incrementar, asegurar y acelerar el transporte de mercancías entre Asia y Europa, iniciando de esta manera un nuevo período que fomentará el renacimiento de las históricas Rutas de la Seda.

En concreto, han sido aprobados 25 proyectos de asistencia técnica que cuentan con una dotación de 35 millones de euros, y 11 proyectos de investigación para la rehabilitación de infraestructuras cuya financiación aprobada asciende a 47 millones de euros.

Todo esto exige, y así está ocurriendo en la realidad, una nueva potenciación de las relaciones políticas entre los países TRACECA que, a la vez que procuran afianzar sus propias identidades nacionales a las que me refería anteriormente, han encontrado puntos de interés común y cooperación económica, que conducirán a la integración de sus economías y a la de éstas con el resto de las economías mundiales. En este aspecto hay que resaltar el creciente interés de Estados

Unidos, China y Japón por un área económica que apenas era tenida en cuenta hace sólo un par de décadas y que, en la actualidad, es uno de los centros geopolíticos de mayor interés mundial. Por su riqueza energética y por su estratégica posición geográfica, pues Asia Central ha vuelto a ser el centro de un espacio rodeado por la Federación Rusa, la Unión Europea, la India y China y, más al sur, Irán y Oriente Medio.

Un capítulo especialmente importante de este corredor de transportes es el concerniente a los productos energéticos, por lo decisivo de los intereses económicos y geopolíticos involucrados en ellos. Durante este año 2003 se iniciará la construcción de un oleoducto que conducirá el petróleo de Azerbaiyán por Georgia y Turquía hasta el puerto mediterráneo de Ceyhan; y un gasoducto desde Turkmenistán hacia Afganistán y Pakistán. Proyectos, ambos, patrocinados por empresas petrolíferas norteamericanas que dominan –por su indiscutible poderío militar– el disputado *great game* de Asia Central. Oleoductos y gasoductos que estarán dirigidos mayoritariamente a satisfacer la demanda energética de una parte del mundo –China, la India y todos los países del sudeste asiático–, cuyo crecimiento económico será muy superior, en las próximas décadas, al de los países occidentales.

Considérese también que los mencionados proyectos de transporte energético no son nada más que un principio para el establecimiento de una amplia red, ya estudiada y de pronta dotación financiera, cuyas riquezas contribuirán a un posterior desarrollo económico de la región y, en consecuencia, a su estabilidad social y política, sin olvidar los beneficios esperados para los ciudadanos de ambos extremos de los trazados TRACECA, que resumo muy escuetamente a continuación:

- Las nuevas redes supondrán menores costes de los transportes y, en consecuencia, menores costes de los precios finales de los productos.
- También redundará en el precio, y en una mejor atención generalizada de la demanda. El ahorro de tiempo (que en muchos casos se reducirá hasta alcanzar una cuarta parte del actual) que se conseguirá con las nuevas redes irá igualmente en beneficio de todos. Habrá, pues, una aproximación más inmediata entre la oferta y la demanda y, en consecuencia, una mayor eficiencia en todo lo que se refiera a la actividad comercial.

- Las actuales redes de transportes fueron diseñadas para satisfacer las necesidades económicas del siglo XIX, lo que ha obligado a reconocer que tanto el ferrocarril, como la carretera y las instalaciones portuarias existentes han quedado obsoletos para el almacenamiento y transporte rápido y seguro de los grandes contenedores que protagonizan actualmente el comercio internacional.
- Se es consciente, también, de que las consecuencias de los proyectos TRACECA no van a quedar limitadas a una mayor movilidad de productos energéticos y bienes de consumo. Supondrán, igualmente, una aproximación real de los agentes finales de la actividad económica que se traducirá en grandes transformaciones culturales e inevitable unificaciones de los hábitos de comportamiento, hasta el punto de haberse afirmado que las repercusiones de la enérgica transformación de los transportes mundiales que está siendo impulsada, en gran medida, desde la Unión Europea, tendrá consecuencias más profundas y generalizadas que el acercamiento de conocimientos proporcionado por Internet. Unos transportes más rápidos y baratos que acercarán en distancia y tiempo a los habitantes del planeta supondrán una revolución en el ámbito del turismo y de las relaciones humanas que sólo puede tener consecuencias positivas en el avance a una deseada situación de paz mundial, que no puede ser conseguida mientras se observe al extranjero como si fuese un enemigo.
- Todo esto exigirá un nuevo derecho internacional (existe la OMC para las mercancías, pero aún falta un organismo similar para las personas) que sea capaz de preservar los niveles de libertad conseguidos en los países más avanzados con las irrenunciables exigencias de seguridad frente a todo tipo de comportamientos ilícitos, lo que obligará, más pronto que tarde, a un cambio de comportamiento de los países irrespetuosos con las leyes (y con los principios éticos que estas reflejan) para evitar nuevas situaciones de inadmisibles abusos de la fuerza bruta.

VIII. EL CORREDOR NORTE-SUR ENTRE FINLANDIA Y EL GOLFO PÉRSICO

El trazado de las líneas férreas y de las principales redes de carreteras en el Cáucaso también fue obra de los zares de Rusia a finales

del siglo XIX, con la pretensión de crear un lazo de dependencia monopolística que acabaría por englobar a toda el Asia Central mediante la prolongación de la línea férrea hacia Taskent y su posterior enlace con el Orenbourg de la línea transiberiana.

Teniendo en cuenta las mencionadas exigencias de la globalización, y en busca del desarrollo económico y de la estabilidad política, Naciones Unidas dedicó la última década del pasado siglo a la potenciación mundial de las redes de transportes y, en el área TRACECA, a la renovación, modernización y potenciación de los actuales sistemas en un eje Norte-Sur que una comercialmente a Finlandia con el Golfo Pérsico.

El corredor de transportes Norte-Sur nació como respuesta de Rusia e Irán al proyecto TRACECA Este-Oeste, que excluía a ambos países. El resultado inicial de este movimiento en defensa de los propios intereses nacionales fue el acuerdo alcanzado por Rusia, la India e Irán, firmado en San Petersburgo en el año 2000, con el propósito de potenciar una nueva red de transportes, ya existente pero de operatividad poco eficiente, que siguiera el siguiente trayecto general: costa soviética en el Báltico, Moscú, río Volga hasta el Caspio, norte-sur de Irán hasta el Golfo Pérsico y transporte marítimo hacia distintos puertos de la costa india. Una red de transportes que tuvo interés creciente durante todo el siglo XX pero que empezó a declinar en la década de 1990; de ahí las exigencias de su inmediato fortalecimiento.

De esa manera, se evita el canal de Suez para el transporte de mercancías hacia el norte de Europa, y se espera una reducción media de 15 días en el tiempo de transporte y una caída igualmente significativa en su coste. Sin olvidar los millones de dólares que se están perdiendo (y que se esperan recuperar) como ingresos aduaneros para los países de tránsito.

Ésas fueron las principales cuestiones discutidas en el congreso internacional, celebrado en Nueva Delhi en el año 2002, en el que participaron los ministros de transportes, comercio y finanzas de los tres países, para acordar una nueva legislación en esos tres ámbitos que permita recuperar el antiguo predominio de los trayectos comerciales del corredor Norte-Sur, que se enfrentan ahora a los inconvenientes (que en el futuro serán ventajas) de los acuerdos bilaterales de preferencia comercial ya existentes entre cada uno de estos tres países y los de su entorno geográfico y político ya que, como se indica más adelante, el objetivo final de este proyecto es el de involucrar



en el eje comercial primario a todos los países de Asia Central, del Cáucaso y de Europa Oriental, lo que supondrá una colisión de intereses en la que no sólo habrá ganadores netos, como ocurrirá con la red ferroviaria transiberiana, cuya rentabilidad económica decaerá si tiene que competir con otros sistemas de transportes más rápidos y menos costosos pero que ocurrirá lo contrario si se inserta en la nueva red.

Las principales mercancías que han circulado siempre por ese corredor de transporte Norte-Sur que ahora se intenta potenciar son las siguientes:

- El tabaco y el té de procedencia india que, cruzando el territorio iraní, llegaba en grandes cantidades al territorio ruso del norte del Caspio.
- Las exportaciones rusas de madera, metales, maquinaria y papel hacia Irán, de donde salían en dirección contraria productos químicos y alimentarios y todo tipo de automóviles. Al mismo tiempo, Irán ejercía como intermediario comercial entre la India y Rusia, países que, a su vez, distribuían los productos importados no consumidos, en sus amplias zonas de influencia.

El actual proyecto que patrocina Naciones Unidas contempla la posibilidad de un triple desdoblamiento en el Caspio en cuyos dos extremos confluirían los tres trazados:

1. Desde una ciudad situada en la desembocadura del Volga (Aksarayskaya o Astrakán) nacería el ramal caucásico hacia Baku, uniéndose en Teherán con el trazado general que conduciría al puerto de Bandar Abbas.
2. La línea que cruza el Caspio en dirección norte-sur uniría a Astrakán con el puerto iraní de Rasht, próximo a Teherán.
3. La tercera ramificación entraría en tres países de Asia Central (Kazakistán, Uzbekistán y Turmenistán) para reencontrarse igualmente en Teherán con el trazado común hacia el Golfo Pérsico.

El recorrido del trazado al norte del Caspio, igualmente común, seguiría el siguiente recorrido: Helsinki, San Petesburgo, Moscú, Astrakán.

Los principales objetivos del corredor Norte-Sur son los siguientes:

- Un enlace efectivo entre las distintas capitales de los países incluidos en el corredor (Finlandia, Rusia, Ucrania, Azrba-yán, Armenia, Kazakistán, Uzbekistán e Irán).
- La creación de ramales secundarios hacia los principales centros industriales y agrícolas de todo ese espacio geográfico.
- La integración de los principales centros portuarios (tanto marítimos como fluviales) con la red de transportes terrestres.
- La conexión entre los principales centros de depósito de mercancías y terminales de contenedores con la red de transportes terrestres.

Todo esto exigirá, como se apuntaba más arriba, unas nuevas reglas de comercio internacional escrupulosamente cumplidas por todos que se enfrenten con decisión a todas las versiones (materiales y financieras) del creciente comercio ilegal en el Cáucaso y en las proximidades del Caspio. Comercio ilícito que proporciona ingentes beneficios económicos en los que también están interesados importantes organizaciones occidentales que han de ser igualmente perseguidas. Y, de momento, no existe voluntad política para avanzar, sin demagogias, en ese sentido.

Exigirá, también (porque a veces se confunde lo uno con lo otro) verdadera voluntad para finalizar los contenciosos bélicos que prota-

gonizan dos filosofías políticas sin demasiado futuro: los nacionalismos extremistas y los nostálgicos de antiguas situaciones de colonialismo que ya no se sostienen por más tiempo.

IX. BIBLIOGRAFÍA

- DELPECH, J. y POLIER, J., *Davai! Sur les chemins de l'eurasie*, Editorial Robert Laffont, París 2002.
- FALCONER, C., *La ruta de la seda*, Ediciones Salamandra, Barcelona 2002.
- FOURNIAU, V., *Histoire de L'Asie Centrale*, Presses Universitaires de France, París 1994.
- HAMBLY, G., *Asia Central*, Historia Universal Siglo XXI, Madrid 1973.
- OLIVER, R., *La nueva Asia Central o la fabricación de naciones*, Ediciones Sequitur, Madrid 1998.
- UNIÓN EUROPEA, *Final Report of Traceca Inter-Governmental Joint*, Bruselas 2000.
- UNITED NATIONS, *Trans-Asian Railway in the North-South Corridor*, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Nueva York 2000.