



Anuario Mexicano de Asuntos Globales
2024

ENSAYOS

La geopolítica y geoeconomía del Medio Oriente a través de los corredores multimodales: la competencia entre la iniciativa BRI, el INSTC e IMEC

Rubén Paredes Rodríguez¹
Ignacio J. Egea Dellarda²

Resumen

En una coyuntura internacional donde la disputa entre Oriente y Occidente da cuenta de un orden multipolar en ciernes, los corredores multimodales se han convertido en un nuevo escenario de competencia internacional. Así, la región de Medio Oriente ha resignificado su participación internacional, convirtiéndose en un centro neurálgico y estratégico para las iniciativas de conectividad multidimensional. En esa línea, la proyección de la Iniciativa de la Ruta y la Franja de la Seda (BRI) de China, la del Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur (INSTC) de Rusia y la del Corredor India-Medio Oriente-Europa (IMEC) planteado por Estados Unidos y Europa, pone en evidencia la competencia geopolítica y geoeconómica sobre la región.

Teniendo esto en consideración, el presente trabajo pretende examinar la yuxtaposición de corredores multimodales que desde Occidente y Oriente se proyectan sobre el MENA y en la que los países *in situ*, lejos de ser actores pasivos persiguen sus propios intereses y establecen alineamientos múltiples que tienen como objeto la limitación de riesgos. En la vinculación que se genera entre quienes formulan los proyectos geopolíticos con diversos instrumentos geoeconómicos, y la participación de los actores regionales, se hace necesaria una condición clave y escasa para su éxito —tan escasa como lo es el agua en la región— la estabilidad.

Palabras clave: Geopolítica - Geoeconomía - Corredores Multimodales - Medio Oriente

- 1 Doctor en RR. II. por la Universidad Nacional de Rosario (UNR). Investigador y Profesor Titular en la cátedra Economía Internacional y en el Seminario Religión, Política y Economía en las Relaciones Internacionales del Medio Oriente y Norte de África en la Licenciatura en RR. II. de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la UNR. Director Adjunto del Instituto Rosario de Estudios del Mundo Árabe e Islámico (IREMAI) y Coordinador del Grupo de Medio Oriente (GEMO) en la UNR.
- 2 Licenciado en RR. II. por la Universidad Nacional de Rosario (UNR). Profesor de Economía Internacional en la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la Facultad de Relaciones Internacionales de la UNR. Consultor especializado en Expansión y Negociación Internacional para Empresas Tecnológicas.

Abstract

In an international context where the dispute between East and West reflects an emerging multipolar order, multimodal corridors have become a new arena of international competition. Thus, the Middle East has redefined its international role, becoming a strategic and central hub for multidimensional connectivity initiatives. In this regard, the projection of China's Belt and Road Initiative (BRI), Russia's International North-South Transport Corridor (INSTC), and the India-Middle East-Europe Corridor (IMEC) proposed by the United States and Europe highlights the geopolitical and geoeconomic competition over the region.

Considering this, the present study aims to examine the overlap of multimodal corridors projected onto the Middle East and North Africa (MENA) from both the East and the West. The countries in the region, far from being passive actors, pursue their own interests and establish multiple alignments to mitigate risks. In the interaction between geopolitical project formulators—who employ various geoeconomic instruments—and regional actors, one key yet scarce condition is necessary for success: stability, a resource as rare in the region as water itself.

Keywords: Geopolitics - Geoeconomics - Multimodal Corridors - Middle East

Introducción

En los últimos años, el Orden Internacional ha evidenciado una tendencia notable hacia la “ausencia de hegemonías” (Hirst *et al.*, 2024), o más específicamente, hacia la “multipolaridad” (Mezram & Talbot, 2023; ISPI, 2024) teniendo en cuenta la difusión del poder repartido entre varias naciones. Aunque el siglo XXI comenzó con un Orden de primacía norteamericana, en la segunda década la competencia y la rivalidad entre distintos Estados se hicieron más que evidentes. Fareed Zakaria (2008) había llamado a esto el “ascenso del resto”, refiriéndose a la creciente influencia de otros actores como China, Rusia, la Unión Europea (UE), o de determinados países del denominado Sur Global en las relaciones internacionales.

La competencia por redefinir el Orden Internacional ha fragmentado el mundo geopolítica y geoeconómicamente. En ese contexto, Ikenberry (2024) plantea la existencia de tres mundos, en los que identifica un “Occidente Global y un Oriente Global” liderados por Estados Unidos y China, respectivamente, cada uno con sus aliados correspondientes, colaborando para remodelar el Orden Global. El autor también identifica un “Sur Global” que, en sus palabras, es “amorfo”, sin líderes claros. Sin embargo, destaca la presencia de países que, debido a sus capacidades, especialmente materiales, se convierten en “*Swing states*” (Ikenberry, 2024). En esa categoría, el autor sitúa a aquellos Estados que oscilan entre Occidente y Oriente según las circunstancias e intereses específicos. Dichos países establecen vínculos estratégicos aprovechando diferentes instancias multilaterales o temas de la agenda internacional, con el objetivo de maximizar sus márgenes de acción en una realidad cambiante.

Desde una perspectiva general, la fragmentación en tres mundos nos lleva a cuestionar cuál es el papel de la región del Medio Oriente y Norte de África (MENA por su acrónimo en inglés) en el nuevo panorama de competencia internacional. Sin embargo, en virtud de ese contexto, la región MENA ha mantenido tres características distintivas que no se pueden pasar por alto. De acuerdo con Fabani y Paredes Rodríguez (2024),

no ha dejado de ser una región penetrada por los intereses de las grandes potencias del momento; mantuvo la condición de región estratégica en materia de producción y suministros de recursos energéticos necesarios para el funcionamiento de la economía internacional; y no ha perdido la condición de ser una de las regiones más convulsas del sistema internacional, teniendo en cuenta los conflictos que en ella se suscitan y que poseen la cualidad de permanecer abiertos (p. 4).

Pese a ellas, en la segunda década del siglo XXI, debido a cambios geopolíticos, la atención volvió a centrarse en el MENA, pero esta vez, con un enfoque geoeconómico.

En este capítulo se sostiene que a pesar de las características mencionadas *ut supra*, una nueva geopolítica y geoeconomía está emergiendo, posicionando a la región nuevamente en el ‘medio’ entre Occidente y Oriente frente a la competencia económica global por la cartografía de rutas de conectividad internacionales. Así, el MENA redefine su participación global y —especialmente— regional, convirtiéndose en un arena estratégica para los proyectos de conectividad multimodales.³ La Iniciativa de la Ruta la Seda (BRI) de China, el Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur (INSTC) de Rusia y el Corredor India-Medio Oriente-Europa (IMEC) propuesto por EE.UU. y Europa reflejan la competencia geopolítica y geoeconómica sobre la región en el largo plazo.

En esta ocasión, la particularidad radica en que los actores regionales persiguen sus intereses, toman decisiones, implementan acciones y estrategias de cara a los próximos años. Es decir, que se encuentran “multialineados”, tanto con Occidente como con Oriente, conscientes de la importancia geopolítica global que detenta la región en su conjunto (Kavanagh, 2024; Murphy, 2024).

En este punto, es relevante mencionar que entendemos a la ‘geopolítica’ en dos sentidos complementarios, diferentes de las definiciones tradicionales.⁴ Por un lado, como “el arte y la práctica de utilizar el poder político sobre un territorio determinado (Blackwill & Harris, 2016, p.24). Esto indica que se desarrolla con el tiempo y hay una intención en las acciones que se llevan a cabo. Además, los factores materiales —y/o geográficos— no

3 Los corredores multimodales son rutas de conectividad que integran diferentes modos de transporte, como carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, para facilitar el movimiento eficiente de bienes — especialmente cuando existen cadenas globales de valor— y de personas a través de diversos países en diferentes regiones del sistema internacional.

4 Las nociones tradicionales de geopolítica -inspiradas en las obras clásicas de Mackinder, Spykman y Leach— hacen foco en la relación de la geografía y el poder centrándose en los factores materiales —como el territorio, la población y los recursos naturales, etc.— desde una perspectiva más bien estática, determinista, y orientada al control. Por lo tanto, estas nociones no permitían entender los cambios a la luz de los distintos contextos y procesos que se iban configurando.

son estables lo cual permite que se configuren junto a “realidades flotantes, direcciones diferentes y significados variables” (Amirahmadi, 2015, p.86). Estas nuevas interpretaciones permitirán comprender los objetivos que subyacen al proponer grandes proyectos de conectividad multimodal, los intereses que se persiguen y cómo los actores intentan cambiar la realidad al interactuar con otros. En virtud de que las infraestructuras de transporte son uno de los principales factores que configuran la nueva geopolítica y geoeconomía.

Asimismo, por ‘geoeconomía’ entendemos el “uso de instrumentos económicos para promover y defender los intereses nacionales y producir resultados geopolíticos beneficiosos; y también a los efectos de las acciones económicas de otras naciones en los objetivos geopolíticos de un país (Blackwill & Harris, 2016, p.20). Para lograr la conectividad a través de los corredores multimodales, es necesario establecer medidas de confianza en el ámbito diplomático, así como instrumentos comerciales, financieros, productivos, tecnológicos y de inversiones dentro de un marco de seguridad jurídica y estabilidad política. De ese modo, se apuesta por la cooperación como herramienta para alcanzar la unidad económica en un mundo fragmentado, sin recurrir necesariamente a los esquemas tradicionales de integración económica regional.⁵

Por tales motivos, el presente trabajo pretende examinar la yuxtaposición de corredores multimodales que desde Occidente y Oriente se proyectan sobre el MENA y en la que los países *in situ*, lejos de ser actores pasivos persiguen sus propios intereses y establecen alineamientos múltiples que tienen como objeto la limitación de riesgos. En la vinculación que se genera entre quienes formulan los proyectos geopolíticos con diversos instrumentos geoeconómicos, y la participación de los actores regionales, se hace necesaria una condición clave para su éxito pero a la vez escasa como lo es el agua en la región: la estabilidad.

Para llevar a cabo el trabajo, se ha elegido una metodología cualitativa. En consecuencia, se utilizarán fuentes primarias y secundarias. Las técnicas de recolección de información incluirán la observación de datos y el análisis documental. Por último, las técnicas de análisis de datos que se emplearán serán el análisis documental y el análisis de contenidos.

El capítulo se organiza en tres apartados, más las conclusiones. El primero aborda la iniciativa de los BRI lanzada en 2013, donde el corredor Sur involucra a la región del MENA y a aquellos actores que buscaron diversificar sus relaciones con el gigante asiático. El segundo, trata sobre el INSTC como una propuesta rusa alternativa a las rutas occidentales de comercio, conectando Moscú con Bombay en el contexto posterior de la

⁵ Los proyectos de conectividad multimodales no requieren —como condición *sine qua non*— que los países integrantes posean un acuerdo regional de comercio, en cualquiera de sus formas. La idea que subyace es que a través de la cooperación se alcanzarán los beneficios mutuos para hacer frente a un mundo marcado por la alta competencia económica.

Guerra en Ucrania. El tercero versa sobre el IMEC, como una propuesta Occidental y una respuesta estratégica a las dos anteriores. Más allá de su carácter ambicioso, su continuidad depende de si la administración de Donald Trump decide participar teniendo en cuenta su posición neoproteccionista.

La BRI, El Corredor Chino: Viejas Rutas, Nuevos Socios

Hay un viejo proverbio chino que dice ‘una crisis es una oportunidad que se desarrolla en un viento peligroso’. Este es un ejemplo adecuado para describir la situación estratégica y a la vez compleja —por su inestabilidad— que caracteriza a la región del MENA. Pero que también deben enfrentar todas aquellas potencias externas que persiguen algún interés sobre ella.

Sin embargo, los contextos cambian y la geopolítica presenta otras realidades, con direcciones cambiantes y nuevos significados, como también lo es el arte de ‘proyectar el poder’ que recae en los hacedores de políticas exteriores. Esto sirve para comprender cómo en un contexto adverso que atravesaba la región del MENA por los sucesos de la denominada ‘Primavera Árabe’, aunada a la percepción de retirada de los Estados Unidos, la República Popular China irrumpía con el lanzamiento del primer proyecto de corredores multimodales con una mirada distinta del mundo.

Fue así como en septiembre de 2013, el flamante presidente Xi Jinping presentaba oficialmente lo que primero se denominó *One Belt One Road* —un Cinturón, una Ruta (OBOR en su sigla en inglés)— o las nuevas *Silk Roads* —Rutas de la Seda (SR)— hasta que finalmente se la denominó como *Belt and Road Initiative* (BRI) —la Iniciativa de la Franja y la Ruta—. Como tal, el proyecto estuvo rodeado de suspicacias. De ese modo, China que se consideraba víctima de la geopolítica con el llamado ‘siglo de humillación’ avizoraba un orden multipolar, pensando el mundo desde Oriente. Al respecto, “la dimensión geopolítica de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) ha sido frecuentemente exagerada en Occidente por quienes la consideran un plan maestro geopolítico, ignorando así su dimensión predominantemente económica” (Esteban e Insisa, 2024, p. 3).

La iniciativa BRI es el primer proyecto de conectividad multimodal entre Oriente y Occidente, o más específicamente entre Asia y Europa, que además, incluye a países del Sur Global. Se ha extendido por Asia, Europa, África e inclusive en América Latina. El 80% de los Estados miembros de la ONU participan en ella, sumando 147 países en total (Casarini, 2024), lo que equivale al 60 por ciento de la población mundial y el 40 por ciento del PIB global (Rizzi, 2024).

Sin embargo, es importante reconocer dos cuestiones. Por un lado, el tamaño de la economía china crea una interdependencia económica asimétrica a favor de China,

fomentando vínculos comerciales, productivos y financieros con los países que participan en la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI). Por otro lado, se observa una menor atención por parte de China hacia determinados ‘valores políticos’ como la democracia y la defensa de los derechos humanos que Occidente suele enfatizar en sus discursos.

Para el presidente Xi, China es el modelo de cómo un país pobre se convirtió en la segunda economía mundial, afirmando que “la BRI incluye finanzas, infraestructura, innovación, comercio, transporte, sostenibilidad y conectividad entre personas” (Xi, 17/05/2017). Basada en una cooperación Sur-Sur, se presenta como una alternativa a la ayuda al desarrollo implementada durante décadas por el Mundo Occidental. En la inauguración de la vigésima ceremonia nacional del Partido Comunista de China, el jefe de Estado afirmó que “La modernización de China ha demostrado que la modernización no necesariamente implica occidentalización, ha abierto nuevas posibilidades para que los países en desarrollo se modernicen y ha ofrecido una solución china para mejorar los sistemas sociales” (Xi, 07/02/2023).

Entre 2013 y 2022, se estima que la BRI ha tenido un costo de 932 mil millones de dólares estadounidenses, de los cuales aproximadamente 561 mil millones de dólares se destinaron a contratos de construcción (Rudyack, 2023). Si bien se espera que esta cifra aumente, ya que se prevé que todas las arterias de la BRI estén terminadas para 2049 —coincidiendo con el centenario de la Revolución Comunista China— las inversiones han disminuido como consecuencia de la retracción de la economía asiática en los últimos años.

Así las arterias de la BRI que conectarán el ‘Mundo Oriental’ con el ‘Mundo Occidental’ incluyendo al ‘Sur Global’ son: el corredor Norte, el corredor Medio y el corredor Sur.⁶ Este último es el que integra a la iniciativa a la región del MENA —o Asia Occidental según el discurso oficial Chino— pasando previamente por Asia del Sur en Pakistán y en Sri Lanka.⁷ El acercamiento de China con el MENA se realizó por medio de acuerdos bilaterales, en donde se establecieron ‘asociaciones estratégicas integrales’ con la República Islámica de Irán, Türkiye y los países árabes. Para Israel, se reservaba un estatus especial, con la firma de una ‘asociación integral innovadora’, evitando los cuestionamientos

6 El corredor Norte es el más desarrollado con ferrocarriles y oleoductos que van de China a Kazajstán, Rusia y Europa. En un primer momento fue considerado la ruta más estratégica para llegar a Occidente, al evitar el Canal de Suez en Egipto, acortando de 33 a 18 días el transporte de gas y petróleo. Sin embargo, la Guerra de Ucrania y las posteriores sanciones occidentales impuestas a Rusia complicaron su efectividad. El Corredor Medio o Ruta de Transporte Internacional Transcaspiana (TITR), permite el tránsito multimodal de mercancías por ferrocarril y mar desde China hacia Europa, pasando por Kirguistán, Turkmenistán, Azerbaiyán, Armenia, Georgia y Turquía.

7 El corredor Sur se encuentra desarrollado en el tramo del Sur de Asia central con el tendido de rutas y ferrocarriles que se conectan con los puertos marítimos de Gwadar en la provincia de Baluchistán y de Karachi en la ciudad homónima de Pakistán, finalizando en el Este en Kashar, China. De ese modo, se evita no solo el estrangulamiento de la ruta marítima del estrecho de Malaca —que conecta el Mar de la India con el océano Pacífico bajo influencia norteamericana— sino también a la propia India a la que considera una competidora estratégica. En cuanto a Sri Lanka, la construcción del puerto Hambantota se hizo con capitales chinos que el gobierno no pudo pagar. Situación que llevó a cederlo por 99 años a China por 1200 millones de dólares. Esta situación demostró la asimetría de poder y que se acuse a Beijing de emplear “la trampa de la deuda”.

del aliado natural extra regional, los Estados Unidos.⁸

Sin lugar a dudas, Irán devino en un socio estratégico para el comercio de petróleo y gas destinado a China, lo que le permitió al país persa sortear el régimen de sanciones restablecido por la administración de Donald Trump en 2017. Hasta la Guerra de Gaza, desatada el 7 de octubre de 2023 —que alteró la geopolítica regional y global—, Irán era una pieza esencial para los intereses de Beijing.

No solo se había convertido en miembro de la Organización para la Cooperación de Shanghái (OCS) sino que también había firmado el Plan Integral de Cooperación Chino-Irán de 25 años de duración por 400,000 millones de dólares (Chung, 2022). A ello se sumaba su participación en el Corredor INTSC de Rusia y la posesión de un contrato de arrendamiento sobre el puerto sirio de Tartús en el Mediterráneo. De ese modo, China buscaba una conexión más directa con Europa, evitando la ruta del canal de Suez, y las sanciones a Rusia que habían afectado el Corredor Norte.

En cuanto a Türkiye, los vínculos se renovaron con la visita oficial del ministro chino de Relaciones Exteriores, Wang Yi, a Ankara en julio de 2023.⁹ En la misma, se buscó aumentar las inversiones mutuas y la cooperación en varias áreas —incluida la energía nuclear, la agricultura, la aviación civil, la cultura y el turismo— y en la necesidad de complementar la BRI con el proyecto del ‘Corredor del Medio turco’, que uniría la frontera oriental del país con las Repúblicas del Asia Central y China a través de la cuenca del Caspio (The Cradle, 27/07/2023). Así, Türkiye hacía gala del multialineamiento, permitiéndose hacer ejercicio de la ‘cobertura’ o ‘autonomía estratégica’, al ser miembro de la OTAN y al convertirse en país ‘socio’ —pero no miembro— del Foro de los BRICS en la última cumbre realizada en Kazán, Rusia, en 2024.

Con el ingreso de Siria en 2022, 16 han sido los países árabes que se convirtieron en integrantes de la BRI,¹⁰ siendo los seis miembros del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) los que ocupan un lugar destacado. El acercamiento de China a estos últimos se hizo empleando la metáfora de la ‘mariposa’, un cuerpo (la cooperación energética), y dos alas (el comercio y la inversión en infraestructura) que se desplegarían por el golfo.

8 Las relaciones entre Israel y China dieron lugar a visitas oficiales y a la creación de un Comité Conjunto de Cooperación en Innovación. Este acercamiento se tradujo en un aumento del volumen de comercio por 22.700 millones de dólares en 2024 (FMPRC, 2024). Cabe mencionar que el interés chino en Israel estuvo centrado en la compra de tecnología sensible —en telecomunicaciones, inteligencia artificial, computación en la nube y software de vigilancia entre otras— la cual fue suspendida por Tel Aviv por las fuertes presiones de la Casa Blanca. Ello explica el tono crítico que Beijing adoptó para con Israel por la Guerra de Gaza entre 2023 y 2024.

9 La visita se realizó semanas después que la OTAN acusó a China de subvertir el orden internacional basado en reglas, incluso en los ámbitos espacial, cibernético y marítimo, emitido en el comunicado final tras su Cumbre de Vilna.

10 Los países árabes miembros son: Irak (2015), Egipto (2016), Marruecos (2017), Yemen (2017), Argelia (2018), Arabia Saudita (2018), Túnez (2018), Emiratos Árabes Unidos (2018), Líbano (2017), Libia (2018), Omán (2018), Mauritania (2018), Kuwait (2018), Bahréin (2018), Qatar (2019), y Siria (2022).

Mientras la influencia económica de Beijing en el MENA fue creciendo con la aplicación de esos instrumentos geoeconómicos y políticos, también lo ha hecho el reconocimiento por parte de los países del CCG a la percepción acerca del valor estratégico de China. Como bien plantean Afterman y Weinberger,

Los líderes de Oriente Medio, cada vez más desilusionados con las políticas de los Estados Unidos, incluida su invasión de Irak en 2003, el apoyo a la Primavera Árabe en 2011, la salida apresurada de Afganistán y la firma del acuerdo nuclear con Irán, han recurrido a China como un socio potencialmente más confiable (29/07/2024).

A ello se suma la reducción de las importaciones de petróleo y gas del MENA por parte de Estados Unidos, lugar que fue ocupado por dos potencias asiáticas en ascenso, China e India. El comercio de China con CCG aumentó de 10 mil millones de dólares en 2000 a más de 230 mil millones de dólares en 2021, abonando aún más a la percepción de pérdida de la influencia del Mundo Occidental en la región.

El interés de China por la tecnología 4.0 en el marco de la IV Revolución Industrial, y su búsqueda de autonomía tecnológica, han influido también en su relación con el MENA en general y el CCG en particular. De ese modo, inicialmente centrada las relaciones “en el comercio y la inversión del sector energético, Beijing ha ampliado el alcance de su compromiso regional para abarcar infraestructura, proyectos de ciudades inteligentes tecnológicamente avanzadas, centros de innovación y redes móviles 5G” (Afterman y Weinberger, 29/07/2024).

Si bien China se convirtió en un socio estratégico en el marco de las denominadas ‘Visiones’ emprendidas por los países del CCG,¹¹ estos han mantenido el multialineamiento, inclusive luego del ingreso de EAU y Egipto a los BRICS en enero de 2024. Cabe mencionar que el Reino de Arabia Saudita fue invitado a ingresar en calidad de miembro, sin embargo, el 30 de diciembre de 2024 expresó su negativa, detentando solo el status de asociado (como Türkiye).

Gestionar el multialineamiento requiere de una gran ingeniería diplomática por parte de China. Por un lado, porque en materia de seguridad los Estados Unidos continúan siendo la potencia militar presente con el despliegue de bases y efectivos militares en la región, al cual los países del CCG recurren. Y por el otro, porque a pesar de que existía una restricción norteamericana a la venta de tecnología sensible, esa política se fue tornando laxa, permitiendo que empresas norteamericanas se asocien con aquellos países que buscan convertirse en centros de datos de Inteligencia Artificial (IA) para los retos de la economía

11 Las denominadas visiones son proyectos que buscan diversificar los sectores de la economía con el fin de disminuir la dependencia a las exportaciones de gas y petróleo. En ese marco se pueden citar: la Visión 2030 de Arabia Saudita -con la construcción de la ciudad inteligente y sustentable en pleno desierto denominada Neón- o la Visión 2035 de Kuwait. Por su parte, EAU ha buscado presentarse como un hub logístico en las rutas comerciales entre Occidente y Oriente.

internacional de los próximos años.¹²

Si bien la presencia china ha aumentado en la región en su conjunto, hay una realidad y es que ha llegado tarde (Talbot & Tramballi, 2020), teniendo además que gestionar los posicionamientos autonómicos que evitan alineamientos en dirección exclusiva a favor de Beijing. Esa ‘oscilación’ se puso de manifiesto, para sorpresa de China, cuando EAU, Bahrein y Marruecos firmaron los Acuerdos de Abraham en 2020 o cuando no condenaron el ataque israelí sobre Irán en el marco de la Guerra de Gaza en abril de 2024. Siendo que el gigante Chino había mediado —junto con Irak y Omán— por el restablecimiento de relaciones diplomáticas entre Arabia Saudita y la República Islámica en marzo de 2023. A ello se suma la falta de apoyo a la Declaración de Beijing que buscaba mediar entre los actores palestinos para encontrar una solución a la crisis gazatí.

En resumen, pese a los avances en materia de comercio e inversiones en distintas áreas, la ‘inestabilidad’ regional deviene en un desafío que ralentiza las iniciativas que se ciernen sobre el MENA, como se podrá ver en los próximos apartados.

El Corredor INSTC: De desapercibido a alternativa

Así como la BRI ha sido el primer corredor multimodal diseñado para conectar Oriente con Occidente, el primer corredor estrictamente Oriental ha sido el INSTC, el cual albergaba una esperanza de conectar a Rusia (por el tramo Norte) alguna vez con Europa. Lanzado en el año 2000 entre Rusia, Irán e India (el triángulo RII), se puede decir que permaneció prácticamente inactivo y desapercibido hasta su relanzamiento, luego de la Guerra de Ucrania.¹³

Gracias a esta última, la realidad que atravesaban sus miembros había cambiado, como también las direcciones emprendidas y los significados que le brindaban al corredor. Rusia e India, que habían sido tradicionales aliados en la época de la Guerra Fría, empezaron a tomar distancia y a reevaluar sus intereses estratégicos. Sobre todo esta última, que a pesar de integrar el Foro de los BRICS y de tener un discurso en pos del Sur Global, se convirtió en un competidor de China, de la cual ha buscado diferenciarse.¹⁴

Los objetivos primigenios del INSTC eran conectar San Petersburgo con Bombay a los largo de 7,200 Km, lo que permitía que los países de Asia Central, sin salida al mar,

12 La empresa G42 de Abu Dabi se asoció con Microsoft firmando un acuerdo de 1,200 millones de dólares para crear un centro de datos de AI. Por otro lado, Arabia Saudita se asoció con la empresa emergente de semiconductores Groq (competidora de Nvidia) junto a Google para construir el centro de datos especializado en procesamiento de IA (Merani, 16/09/2025).

13 Cabe mencionar que la India fue aliado de la Unión Soviética en la época de la Guerra Fría y luego de su desaparición. Sin embargo, adentrado el siglo XXI, la India fue acercándose al Mundo Occidental por compartir la percepción acerca de la amenaza china y del vínculo estrecho de Moscú con Beijing. En consecuencia, su política internacional de multialineamientos se emprendió en el marco de la “cobertura”, es decir, una política intermedia entre la cooperación y la contención de dos potencias rivales (Goh, 2006).

14 Para India el tramo Sur marítimo le permitía evitar al enemigo regional, Pakistán.

accedan a nuevas rutas y adquieran ventajas competitivas en los mercados globales de comercio. En ese entonces, su proyección era la de convertirse en una ruta alternativa al Canal de Suez, en virtud de que Egipto era considerado un “Estado moderado”, aliado a los intereses del mundo Occidental.

A los países miembros originarios del triángulo se fueron integrando Azerbaiyán, Armenia, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, mientras que otros simplemente se asociaron, como Ucrania, Bielorrusia, Omán y Siria. El corredor fue diseñado para conectar el puerto de Bombay de India con el puerto de Badar en Irán en el tramo Sur.

Desde allí, por ferrocarril, se atravesaba toda Irán hasta llegar a la provincia de Isfahán en el Norte del país. A partir de esa ciudad fronteriza se bifurcaban 3 rutas con destino a Moscú, para llegar finalmente a San Petersburgo. El tramo Occidental conectaba Irán con Azerbaiyán; el tramo Oriental que atravesaría Kazajstán y Turkmenistán (país no miembro); y el tramo marítimo que surcaría el Mar Caspio donde se encuentran el 18% de las reservas internacionales de gas comprobadas.

El Corredor INSTC “encaja en este contexto multipolar en evolución. Si se ejecuta integralmente según lo previsto, permitiría reducir la supremacía de Suez, por donde transita cerca del 12% del comercio mundial” (Somigli, 15/09/23). De acuerdo con las previsiones actuales, se pronostica la duplicación del volumen del comercio de mercancías, que pasaría de 17 millones de toneladas anuales a 32 millones en 2030 (Smotrytska, 2022). Sumado a una a una disminución del 30% de los costos del transporte internacional y una reducción del 40% de la distancia.

Sin embargo, entre las razones que motivaron a su estancamiento se encontraban las condiciones de rivalidad, la falta de presupuesto y la lentitud asociada a hechos de corrupción. La rivalidad entre Azerbaiyán y Armenia por el enclave de Nagorno Karabaj hacía imposible que se pudiera avanzar, y la injerencia externa de otros actores dificulta aún más la situación.

Por un lado, Irán y Rusia brindaban apoyo a Armenia, mientras que por el otro, la entonces Turquía —rival histórica de Rusia—, lo hacía a favor de Azerbaiyán. Cuando esta última tomó el control del enclave en 48 horas en 2020, con la capitulación de Armenia y la pasividad de Moscú —sancionada por la toma de Crimea en 2014— las condiciones geopolíticas en el terreno cambiaron (Milosevich-Juaristi, 25/09/2023).

Si bien el corredor INSTC careció del marketing mediático y de tratamiento académico —en comparación con la BRI— la lentitud y las sospechas de corrupción a la hora de construir los tramos terrestres de rutas y de ferrocarriles devinieron en un problema en el transcurso de los años. Por ejemplo, el denominado tramo occidental de ferrocarril de tan sólo 164 km que unía las ciudades de Rasht —en Irán— con Astara —en

Azerbaiyán— fue tres veces discutido y relanzado junto con Rusia. En 2018, Bakú otorgó un préstamo a Teherán para su construcción; en octubre de 2022 junto a Moscú se decidió retomar las obras; y en mayo de 2023 Moscú a la postre concedió un préstamo por 1,407 millones de dólares para su finalización (López Páez, 20/06/2023).

Para Rusia la concreción del INSTC le permitiría sortear las sanciones internacionales, y en el marco del Acuerdo de Unión Económica Euroasiática,¹⁵ complementar esa arteria multimodal con el “corredor Medio” de la BRI, mencionado en el apartado anterior. Sin embargo, surgió un nuevo incidente diplomático entre Moscú y Teherán, a pesar de ser aliados en la Guerra de Ucrania.¹⁶

El ministro de Relaciones Exteriores ruso, Sergey Lavrov, expresó a mediados de 2024 su apoyo a un nuevo corredor (Zangezur), que conectaría Azerbaiyán con su enclave de Nakhchivan, el cual se conectaría con Rusia y Turquía, evitando los puestos de control armenios y estableciendo una nueva ruta que una Asia, Europa y Oriente Medio. Esta situación puso de manifiesto las direcciones diferentes y los significados variables de la nueva geopolítica, donde el ‘Mundo Oriental’ no está exento de desavenencias como comúnmente se suele entender.

Por un lado, Irán consideraba que la modificación del tramo occidental del corredor era una amenaza estratégica porque pasaría por las fronteras de la provincia de Syunik de Armenia, donde Bakú reclamaba su soberanía y que para Teherán debía estar bajo control armenio. La República Islámica consideraba que detrás de Bakú estaban dos Estados interesados que le prestaron apoyo militar a Azerbaiyán cuando tomó el control del Nagorno Karabaj, Israel y Turquía. Por el otro, el cambio de posición de Rusia, con el acercamiento a Azerbaiyán, no solo se basaba en la negativa iraní de reconocer oficialmente la toma de Crimea en 2014 sino también, en el apoyo ruso que, junto a China, brindaron a los EAU por el diferendo sobre tres islas reclamadas por Irán en aguas del Golfo Pérsico.

En la cumbre de los BRICS de 2024 en Kazán se bajó el tono y se buscó contemplar la propuesta iraní de crear el ‘corredor de Aras’, el cual prevé que no solo Azerbaiyán, sino que otros países también puedan utilizarlo como ruta.¹⁷ Así, “el corredor podría convertirse potencialmente en parte de un pasaje Este-Oeste más amplio, o Corredor Medio, comenzando en Rusia y China, pasando por Asia Central, el Cáucaso, Irán y Turquía, y extendiéndose a Europa del Este y el Reino Unido” (Middle East Eye, 17/09/2024).

15 El mencionado acuerdo se encuentra integrado por: Rusia, Armenia, Bielorrusia, Kazajistán y Kirguizistán.

16 La alianza llevó a Teherán a suministrar misiles y drones a Moscú en contra de Ucrania.

17 Cabe mencionar que el vínculo entre Moscú y Teherán se recompuso en enero de 2025, cuando los presidentes Vladimir Putin y Masoud Pezeshkian firmaron un acuerdo de Cooperación Estratégica bilateral. El mismo abarcaba la cooperación en asuntos económicos y comerciales como también la cooperación en el área militar, excluyendo la cláusula de ‘ayuda mutua’. En otras palabras, las partes no estarían obligados a salir en defensa directa, en caso de que alguno de los dos fuera atacado por Estados u organizaciones militares (Xinhua, 17/01/2025).

Ese planteo estuvo en consonancia con el espíritu del Foro de acercar posiciones en pos de viabilizar los corredores INSTC y BRI por considerarlos complementarios. En esa ocasión India, China y Rusia se mostraron interesados en desarrollar el tramo sur de lo que se denominó ‘corredor trans-iraní’, por ser la ruta más corta entre Europa y el sur de Asia, haciendo el transporte y la conectividad más rápida y barata.

Empero, las expectativas como alternativa por parte del INSTC se fueron desvaneciendo al compás de los acontecimientos. Como bien se mencionó en el apartado anterior, abrir la puerta hacia Occidente estuvo pensada en el Medio Oriente con el ingreso de Siria a la BRI en 2022, teniendo en cuenta que ya participaba en el INSTC como asociado. En esa ocasión, el presidente sirio aprovechó el momento para presentar “la visión de los 4 mares” expresando:

Una vez que se integre el espacio económico entre Siria, Turquía, Irak e Irán, conectaríamos el Mediterráneo, el Caspio, el Mar Negro y el Golfo... no solo somos importantes en Oriente Medio... Una vez que conectamos estos Cuatro Mares, nos convertimos en la intersección obligatoria de todo el mundo en inversión, transporte y más (Chung, 2022).

Cuando Xi Jinping realizó la visita oficial a Siria en septiembre de 2023, Bashar al Asad ya había restablecido relaciones diplomáticas con los países del CCG, Egipto y Turquía, y había sido readmitido en la Liga Árabe, luego de su suspensión en 2011 por los sucesos de la Primavera Árabe. Las circunstancias fueron las propicias para firmar el Memorándum de Entendimiento (MOU) con vista al establecimiento de una ‘asociación estratégica integral’, sobre la ‘base de intereses mutuos y beneficios compartidos’.¹⁸ Según Bashar al Asad,

esta visita es importante en su momento y circunstancias, ya que se está formando un mundo multipolar que restaurará el equilibrio y la estabilidad en el mundo. Es el deber de todos nosotros aprovechar este momento en aras de un futuro brillante y prometedor, y espero que nuestra reunión de hoy establezca una cooperación estratégica amplia y a largo plazo en diversas esferas (The Cradle, 22/09/2023, el subrayado es nuestro).

Sin embargo, los buenos augurios se precipitaron —como un castillo de naipes— cuando el 8 de diciembre de 2024, la organización islamista Hayat Tahrir al-Sham, apoyada por Turquía alcanzó su objetivo de derrocar el régimen con más 40 años en el poder.¹⁹ Con este acontecimiento, China vio retrasada la puerta de salida al Mediterráneo Oriental por el puerto de Tartús;²⁰ Rusia —agobiada por la guerra— abandonaba a su suerte a un aliado (pese que le brindó exilio); los países árabes evitaron involucrarse por el temor a un nuevo

18 Para ese entonces, el costo de la guerra de Siria se estimaba aproximadamente entre 250 mil y 400 mil millones de dólares.

19 Rusia, involucrada en la Guerra con Ucrania, había comenzado a retirar apoyo militar al presidente Bashar al Asad de Siria y al General Jalifa Haftar de Libia. Por su parte Irán, primero se encontraba centrada en sortear las sanciones occidentales, y luego, en brindar apoyo al denominado ‘arco de fuego’ en torno a Israel con los actores integrantes del ‘eje de la resistencia’.

20 La salida de Italia de la BRI con la presidente Giorgia Meloni, y la caída de Bashar al-Asad, dejaban al puerto de Piraeus de Grecia bajo concesión china como una perla solitaria, desconectada de la BRI.

terremoto geopolítico al interior del CCG;²¹ e Irán, perdía una base importante en el ‘eje de la resistencia’, el cual le había permitido llegar directamente al Líbano, para sostener al aliado *proxy*, Hezbollah.²²

En resumen, no hubo compromiso alguno en materia de seguridad por parte del ‘mundo Oriental’ para con un socio, y la región, hizo gala una vez más de su frágil estabilidad, en un contexto internacional signado de cambios. No solo porque apareció un nato corredor competidor en la escena —el IMEC— sino que además, había sido elegido Donald Trump una vez más como presidente de los Estados Unidos.

El IMEC: La contraofensiva occidental

El lanzamiento del IMEC, realizado en paralelo a la cumbre del G20 de 2023 en Nueva Delhi, se produjo en un contexto de una realidad cambiante y de búsqueda de diferentes direcciones por parte del Mundo Occidental hacia el MENA. Ello dejaba traslucir que por fin confluían dos perspectivas, la europea y la norteamericana, para enfrentar los desafíos provenientes del Mundo Oriental. Como así también, la necesidad de incorporar al Sur Global que hasta ese entonces, era de uso discursivo exclusivo de China en la BRI y en el foro de los BRICS.

En el caso de la UE, las autoridades de Bruselas tomaron conciencia de la importancia de la geopolítica y la geoeconomía de un mundo fragmentado y signado por la competencia. En el documento publicado por la Comisión Europea de marzo de 2019, se denominó a China directamente como un “competidor económico” y un “rival sistémico, que promueve modelos alternativos de gobernanza”, y se la acusó de asegurar su mercado interno para las empresas nacionales, subsidiarias y permitirles que violen los derechos de protección intelectual (European Commission, 2019).

En consecuencia, en diciembre de 2021, la UE lanzó la estrategia *Global Gateway*,²³ con el objetivo de mejorar el comercio y de crear “conexiones inteligentes, limpias y seguras” en los sectores digital, energético y de transporte entre sus miembros y los países socios diseminados por el MENA, América Latina y el Caribe (European Commission, 2021). Los principios orientadores debían ser el sello distintivo de Occidente,²⁴ para construir la influencia europea a nivel mundial, buscando competir con la BRI y equilibrar

21 La Primavera Árabe dividió a los miembros del CCG entre los que apoyaban al islam político moderado de la Hermandad Musulmana (Qatar secundado por Turquía) y los que se oponían por considerarla una amenaza identitaria al status quo autoritario (Arabia Saudita y EAU). La crisis eclosionó en 2017, cuando Riad y Abu Dabi acusaron al emir Qatar de apoyar a los islamistas y al régimen de los ayatolas en Irán. Este hecho condujo a un bloqueo del emirato entre 2017 y principios de 2021.

22 El frente de hostilidades abierto en el Líbano como consecuencia de la Guerra de Gaza, condujo a Israel a realizar asesinatos selectivos sobre los líderes Hezbollah y a realizar una operación sin precedentes entre sus seguidores cuando detonó busca-personas y walkie-talkies.

23 Alineada con la Agenda 2030 de la ONU, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y con el Acuerdo de París.

24 Los principios eran: valores democráticos y altos estándares; buena gobernanza y transparencia; asociaciones igualitarias; verde y limpio; centrado en la seguridad; integrando al sector privado en la inversión.

la influencia china, especialmente en África y Oriente Medio (Furness, 2024). Para ello, se destinaban como instrumento geoeconómico 300 mil millones de dólares en proyectos de inversión sostenibles y de alta calidad, teniendo en cuenta las necesidades de los países socios y de las comunidades locales (diferenciándose de China).²⁵

En el caso de los Estados Unidos, Biden en el marco del G7 presentó en junio de 2021 la Asociación *Build Better World* (B3W), para ayudar a satisfacer la “tremenda necesidad de infraestructura en los países de bajos y medianos ingresos”, es decir, a los países del Sur Global, abarcando desde el MENA, América Latina y el Caribe, hasta el Indo-Pacífico. Junto con los organismos internacionales y las agencias norteamericanas,²⁶ se incluía —al igual que el Global Gateway— el capital del sector privado en cuatro áreas de enfoque: clima; salud y seguridad sanitaria; tecnología digital; y equidad e igualdad de género (The White House, 12/06/2021). De manera explícita, se aludía a la ‘competencia estratégica con China’, y como diferenciador, a la importancia de sostener los “principios y valores de una asociación”²⁷ que a través de la infraestructura —como instrumento geoeconómico— mejore el comercio y sienta las bases del desarrollo en los denominados países *target*.

En consonancia con esas líneas de acción de Occidente, se anunció el 9 de setiembre el IMEC en el portal de la Casa Blanca pero se presentó en sociedad en la cumbre del G20.²⁸ Concebido como un proyecto ambicioso y de contraofensiva, se disponía a competir con la BRI y el INSTC, pese a que estos lo superan en años de existencia, experiencia y presencia geográfica.

Los actores firmantes del MOU fueron Arabia Saudita, la UE, India, EAU, Francia, Alemania, Italia y los Estados Unidos. Sin embargo, había un actor en las sombras que también lo integraría y que se encargó de ‘*spoilear*’ el anuncio oficial, como lo fue Israel.²⁹ Los objetivos del IMEC eran los de “aumentar la eficiencia, para que reduzca los costos, mejore la unidad económica, genere puestos de trabajo y reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero” entre Asia, Europa y Oriente Medio” (The White House, 2023).

El IMEC fue diseñado en dos tramos, el denominado Sur, que conectaría la India con el Golfo Árabe, y el Norte que desde el Mediterráneo Oriental uniría el Medio Oriente con Europa a lo largo de 4800 km. El carácter multimodal implicaba que empezaba y terminaba en los puertos de ultramar en cada extremo, pero en su corazón, atravesarían ferrocarriles, carreteras y el tendido de cables de electricidad y de fibra óptica digital, junto

25 Por entonces, se cuestionaba que las inversiones chinas se hacían solo con contratistas y proveedores chinos, alejadas del denotado ‘desarrollo y beneficios mutuos’ del discurso oficial.

26 La Corporación Financiera del Desarrollo, USAID, EXIM, la Corporación Millennium Challenge y las Agencia de Comercio y Desarrollo, y el Fondo de Asesoramiento de Transacciones.

27 Los principios eran: una asociación basada en valores; buen gobierno y estándares sólidos; amigable con el clima; movilizar capital privado a través de la financiación del desarrollo y fuertes asociaciones estratégicas.

28 Ello explica por qué el desaire de China que participó de manera virtual.

29 En la apertura de sesiones de la Asamblea General en septiembre de 2023, Benjamín Netanyahu mostró un mapa del Nuevo Medio Oriente con las rutas del IMEC, 15 días antes del inicio de la Guerra de Gaza.

a tuberías para la exportación de hidrógeno verde. Según las estimaciones de Simpson,

las mercancías podrían llegar a Europa desde Mumbai un 40% más rápido en comparación con la ruta del Canal de Suez, reduciendo los costos de envío, el tiempo, el uso de combustible y la facilitación del comercio, al tiempo que mejora la eficiencia y asegura las cadenas de suministro regionales (31/10/2023).

En definitiva, con una inversión inicial de 20 mil millones de dólares, la intención del IMEC era la de asegurar la cadena de suministros,³⁰ aumentando la accesibilidad logística y la facilitación de comercio entre las partes contratantes, sobre la base de una gobernanza basada en la cooperación y en reglas. En base a esto último, se dejaba connotar que no habría ‘opacidad’ en la información ni ninguna ‘trampa de la deuda’, como se la acusaba a China de actuar, aprovechando en la relaciones de interdependencia la asimetría de poder.³¹

Si bien es cierto que la UE y los Estados Unidos se pegaron a la construcción de corredores multimodales en el mundo, empleando instrumentos geo-económicos acordados previamente entre los Estados participantes, la geopolítica como ‘arte’ alcanzó su máxima expresión con la incorporación de dos de sus integrantes.

En primer término, y por primera vez, Israel fue incluido en un corredor que atravesaba el MENA. Gracias a su ubicación geográfica, se podía aprovechar el puerto de Haifa en las costas del Mediterráneo Oriental con el objetivo de unir Asia Occidental con Europa. Este operaría como un *hub* de conectividad logística, en espejo al de los EAU, gracias a que ambos países habían normalizado las relaciones diplomáticas con los Acuerdos de Abraham.

En segundo término, se encontraba el denominado ‘caballo de Troya’, miembro del Foro de los BRICS y uno de los primeros países en declinar su participación en la BRI, la India.³² Con su incorporación estratégica, se cerraba una jugada maestra occidental, teniendo en cuenta el crecimiento económico sostenido, el potencial de su mercado de 1,400 millones de personas, la autopercepción identitaria como parte del Sur Global, y la cualidad de ser la ‘democracia más grande del mundo’. Pese a que integra el INSTC, el elefante asiático comparte con el Mundo Occidental la misma percepción acerca de su vecino China, y sobre determinados temas de la agenda internacional. Situación que le ha permitido ‘oscilar’ en orden internacional multipolar, con acciones que a veces resultan contradictorias.³³

30 El debate internacional giraba en torno a cómo la pandemia afectó a las CGV, como también lo hizo la política de ‘Cero COVID’ de China, lo cual demostró la dependencia y la vulnerabilidad de las economías occidentales y sus empresas. Motivo por el cual, una respuesta ha sido el denominado *reshoring* en cualquiera de sus formatos: *friendshoring* o *nearshoring*.

31 Cabe mencionar que a la hora de proyectar los corredores, se deja siempre de lado un país importante en la geopolítica regional como lo es Egipto.

32 India mantiene sendos diferendos fronterizos con China y una disputa por el territorio de Cachemira, por donde pasa una ruta de la BRI hacia su enemigo Pakistán.

33 acercamiento de la India a los Estados Unidos se había consolidado con los grupos minilaterales I2U2 (India-Israel-Estados Unidos y EAU) en 2021, y en el Quad (Estados Unidos, Japón, Australia e India).

El primer ministro Narendra Modi, haciendo gala de la ‘cobertura’ y el multialineamiento, fue el encargado de anunciar el IMEC, expresando:

Cuando la India era muy próspera, las rutas de las especias se discutieron ampliamente en el país y en el mundo. Ahora, en los tiempos modernos, la India ha sugerido otro corredor económico durante el G20. Es el Corredor Económico India-Oriente Medio-Europa y la historia recordará que la India inició este corredor (Das, 24/09/2023).

Por su parte, los países árabes aceptaron ingresar al IMEC por varias razones. La primera, porque compartían la necesidad de un Medio Oriente estable que genere las condiciones del crecimiento y desarrollo económico necesarios para evitar una nueva Primavera Árabe. La segunda, porque la normalización de relaciones con Israel daban cuenta de un cambio regional, en donde los conflictos ‘viejos’ —como el palestino-israelí— ya no formaban parte de la agenda regional e internacional. La tercera, porque el multialineamiento les había permitido limitar los riesgos de un mundo fragmentado, pudiendo participar de la BRI como del IMEC. Asia en su conjunto devino en un socio comercial importante, al absorber el 70% de las exportaciones de gas y petróleo, siendo China e India los principales destinos, seguidos por Japón y Corea del Sur. En ese contexto, los países del MENA

han rechazado la lógica de suma cero de la competencia entre las grandes potencias, optando por mantener sus relaciones históricas con Washington sin alejarse de su lucrativa asociación con China. El equilibrio entre las dos grandes potencias parece ser la estrategia preferida de la mayoría de los países de Oriente Medio y Norte de África, y los más audaces diplomáticamente, como los Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudí, utilizan activamente su estrategia capacidad de cobertura como apalancamiento (Scita, 2023, p.64).

Ahora bien, también sobre el novel corredor pesaba una “espada de Damocles”. La Guerra de Gaza pospuso los avances, y demostró que sin una solución ‘justa y definitiva’ que dé lugar a la creación del Estado Palestino, la estabilidad y la paz continuarán siendo un recurso escaso, como lo es el agua en la geografía del MENA. Pero también, porque las circunstancias internacionales cambiaron.

El retorno de Donald Trump a la presidencia ha sumergido al IMEC en un gran interrogante. Por una parte, Trump no cree en el Cambio Climático por lo que no muestra interés alguno ni en las políticas ambientales, ni en la transición energética y mucho menos en invertir —en el extranjero— en infraestructura que reduzca la emisión de gases invernaderos. El hecho de que haya anunciado nuevamente la retirada de Estados Unidos del Acuerdo de París sobre el clima (Osborne, 21/07/2025) es una señal de alerta para el IMEC. Por la otra, durante su primer administración, el neoproteccionismo fue un instrumento geoeconómico que empleó sobre otros actores, llevándolo a abandonar el Tratado Trans-Pacífico (TTP), a congelar el Tratado Transatlántico para el Comercio

y la Inversión (TTIP) con la UE, a renegociar el entonces NAFTA y a paralizar las negociaciones multilaterales de la OMC.

Con la nueva administración, los posicionamientos externos hacen suponer que la ‘estrategia transaccional’ —o ‘de gánster’— aplicada sobre los países socios —como México y Canadá— o los conflictos —como los de Gaza o Ucrania— se puede terminar imponiendo (The Economist, 2025).³⁴ Esta posición dista mucho de la entonces idea de ‘construir un mundo mejor’, y más aún, del interés de embarcarse en un proyecto de infraestructura ‘que reduzca las emisiones de gases invernaderos’ y que requiere de una gran cooperación entre los socios.

En resumen, el IMEC nació como un corredor multimodal ambicioso, en un mundo fragmentado signado por la competencia geopolítica, en donde sus competidores están a la espera de si dará primeros pasos, en un suelo tan ‘inestable’ como las arenas que caracterizan la topografía regional.

Conclusiones

Tras el análisis realizado sobre los proyectos de corredores de conectividad multimodal, es evidente que frente a la fragmentación del mundo, la región del MENA se ha convertido en el escenario de una delicada pero compleja danza de instrumentos geopolíticos y geoeconómicos, coreografiados por Occidente y Oriente. Si a simple vista ambos bloques parecen sólidos y cohesionados, el recorrido previo demuestra que en realidad existen fracturas por las que los intereses de los Estados *in situ* se han ido filtrando.

Los países de la región están muy lejos de ser actores pasivos a las iniciativas de las potencias extranjeras. El análisis realizado evidencia la utilización del multialineamiento como estrategia adaptativa en contextos de competencia geoeconómica, con el objetivo de captar oportunidades, ganar márgenes de autonomía, aumentar los volúmenes de comercio e inversiones, y especialmente limitar riesgos, aprovechando los diferenciales de cada una de las propuestas.

Irán, hasta la Guerra de Gaza de octubre de 2023 ocupaba un rol clave en la proyección del “corredor Sur” de la BRI ya que a través de su contrato de arrendamiento del puerto de Tartús, en Siria, le ofrecía a China una conexión más directa con Europa, evitando la ruta del canal de Suez, y las sanciones a Rusia que habían afectado el Corredor Norte. A su vez, su participación en el INSTC le permitía diversificar sus vínculos comerciales y esquivar las sanciones restablecidas por la Administración Trump en 2017. En consecuencia, debilitada en el escenario regional junto al ‘eje de la resistencia’ por la guerra en curso, consideró como una amenaza geopolítica el proyecto del IMEC.

³⁴ Un ejemplo claro de golpear para obtener algún rédito a cambio, ha sido la propuesta de Trump de poner fin a la Guerra, con el desplazamiento de los gazatíes, y de convertir a Gaza en “La Ribera Oriental del Mediterráneo”, un supuesto paraíso turístico y logístico emulando a los EAU. La propuesta, como era de esperar, fue rechazada por el mundo árabe, la UE y las Naciones Unidas.

Los países del CCG, sobre todo Arabia Saudita y EAU han sabido explotar el multialineamiento al participar ambos países tanto del BRI como del IMEC y así balancear y contrarrestar el poder e influencia de sus rivales. Estos países se han acercado a China en términos principalmente económicos, recordemos que el comercio de China con CCG aumentó de 10 mil millones de dólares en 2000 a más de 230 mil millones de dólares en 2021, y han proliferado los proyectos de inversión, destacándose la conectividad digital. Cabe mencionar que el comercio con India también resultó significativo, y las iniciativas del IMEC en materia de energías limpias, se alinean con la inversión que estos países están llevando adelante en relación a la transición energética y el Hidrógeno verde para diversificar los sectores de la economía y sus canastas de exportación.

En cuanto a Türkiye, aunque formalmente sólo sea parte de la BRI, su apoyo a Azerbaiyán en el enclave del Nagorno Karabaj, la acercó a su antigua rival Rusia, para la creación de un nuevo corredor como el “Zangezur” que las conecte. También, al ser miembro de la OTAN y al convertirse en país ‘socio’ —pero no miembro— del Foro de los BRICS, Ankara ha hecho gala del alineamiento múltiple, permitiéndose hacer ejercicio de la ‘cobertura’ o ‘autonomía estratégica’. A ello se suma la reciente propuesta de crear junto a Irak el “Corredor del Medio”, de menor longitud para conectar el MENA con Europa. Claramente, esto ha sido en respuesta al IMEC, al cual no ha sido invitada a integrarse.

Israel evidencia el multialineamiento al por un lado, firmar con China una “Asociación Integral Innovadora” y aumentar el volumen de comercio con el país asiático, y por el otro, al incorporarse al IMEC. Con esta iniciativa, Tel Aviv se sumó por primera vez como un actor más en la danza de los corredores multimodales, gracias a la normalización de relaciones con los países árabes a partir de los Acuerdos de Abraham.

Sin embargo los multialineamientos geoeconómicos no han sido estáticos, y todos se han visto afectados por la inestabilidad de la región. La Guerra de Ucrania y la Guerra de Gaza ralentizaron los avances en el INSTC. Así, la caída de Bashar Al Asad obstaculizó que Siria sea la puerta de entrada a Europa por parte de la BRI. Tanto la inacción de China y de Rusia, como de los países árabes, demostró que no hubo compromiso alguno en materia de seguridad por parte del ‘mundo Oriental’ para con un socio, y la región, una vez más demostró estar signada por una frágil estabilidad.

En cuanto al IMEC, nació como un corredor multimodal ambicioso, en un mundo fragmentado signado por la competencia geopolítica. Sin embargo, en la Casa Blanca, los tiempos han cambiado, y la cooperación no parece ser el instrumento geoeconómico favorito del Salón Oval. Es cuestión de esperar y observar si el proyecto logra dar los primeros pasos e insertarse en la competencia geoeconómica internacional o si, por el contrario, es absorbido en las arenas movedizas de la inestabilidad regional.

Ha quedado en evidencia que, en el Orden Multipolar vigente, la geopolítica y la geoeconomía se encuentran en pleno movimiento, con realidades cambiantes, direcciones que mudan al compás de los intereses de los actores y de los nuevos significados que le imprimen a sus acciones externas. Es por ello que estas reflexiones aportan un marco que integran ambas dimensiones en el diseño de los corredores multimodales que se proyectan en la convulsa región del MENA. Además, pretenden sentar las bases para continuar indagando acerca de cómo el multialineamiento de los actores podría evolucionar frente a los cambios tecnológicos, las reconfiguraciones de las alianzas y los potenciales avances —o fracasos— de las rutas comerciales en la actual cartografía emergente.☞

Referencias bibliográficas

- Afterman, G. y Weinberger, A. (29 de julio de 2024). China's growing influence in the Middle East, Australian Strategic Policy Institute. <https://www.aspistrategist.org.au/chinas-growing-influence-in-the-middle-east/>
- Amirahmadi, H. (2015). 'Dark geopolitics of the Middle East', *The Cairo Review*, (18).
- Blackwill, R. y Harris, J. (2016) *War by other means: Geoeconomics and statecraft*. Harvard University Press.
- Casarini, N. (2024). The Future of the Belt and Road in Europe: How China's Connectivity Project is Being Reconfigured across the Old Continent—and What It Means for the Euro-Atlantic Alliance. Istituto Affari Internazionali (IAI).
- Chung, C. (26 de enero de 2022). West Asia transforms: Twenty Arab states in China's BRI sights, The Cradle. <https://thecradle.co/articles/west-asia-transforms-twenty-arab-states-in-chinas-bri-sights>
- Das, S. (24 de septiembre de 2023). India-Middle East-Europe Corridor to become cornerstone of global trade: PM Modi, Hindustan Times. <https://www.hindustantimes.com/india-news/indiamiddle-east-europe-corridor-to-become-cornerstone-of-global-trade-pm-modi-101695541130145.html>
- Esteban, M. e Insisa, A. (2024). Geopolitical Narratives Are Counterproductive: The EU Global Gateway Faces the Belt and Road Initiative, en *Reconnect China*, Policy Brief No.9, 1-7.
- European Commission (2019). EU-China – A Strategic Outlook (JOIN/2019/5). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=celex:52019JC0005>
- European Commission (2021). Global Gateway. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en
- Fabani, O. y Paredes Rodríguez, R. (2024). La nueva geopolítica: las implicancias del ingreso de los países árabes a los BRICS, en *Mural Internacional*, Rio de Janeiro, Vol.15, 1-23.

- FMPRC (2024). China and Israel, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/eng/gjhdq_665435/2675_665437/2828_663646/
- Furness, M. (2024). The EU's Global Gateway and China's Belt and Road: Two Strategies and Two Realities for the Southern Mediterranean, *IdMed*, 12-21.
- Goh, E. (31 de agosto de 2006). Entendiendo la «cobertura» en la seguridad de Asia-Pacífico. *PacNet*, 43. www.csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/media/csis/pubs/pac0643.pdf
- Hirst, M.; Russell, R.; Sanjuan, A. M. y Tokatlian, J. G. (2024), América Latina y el Sur Global en tiempos sin hegemonías. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, No. 136, 133-156. DOI: doi.org/10.24241/rcai.2024.136.1.133
- Ikenberry, J. (2024). 'Three Worlds: the West, East and South and the competition to shape global order', *International Affairs*, 100 (1), February, 121-138.
- ISPI (15 de octubre de 2024). The GCC in a Multipolar World: Navigating Rivalries and Building Alliances, <https://www.ispionline.it/en/publication/the-gcc-in-a-multipolar-world-navigating-rivalries-and-building-alliances-187380>
- Kavanagh, J. (09 de enero de 2024). The United States and China in the multi-aligned Middle East, The Institute for Peace & Diplomacy, <https://peacediplomacy.org/2024/01/09/the-united-states-and-china-in-the-multi-aligned-middle-east-a-new-strategy-for-american-influence/>
- López Páez, J. (20 de junio de 2023). Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur, El Común, <https://elcomun.es/2023/06/20/corredor-internacional-de-transporte-norte-sur/>
- Merani, Megha (16 de septiembre de 2025). Aramco partners with US startup Groq for AI data centre, *Arabian Gulf Business Insight*, <https://www.agbi.com/ai/2024/09/aramco-partners-with-us-startup-groq-for-ai-data-centre/>
- Mezran, K. y Talbot, V. (2023). MENA Countries' Uneasy Balancing Act in Times of Multipolarity, en *The MENA Region in Times of Multipolarity*, First Edition October, 43-46.
- Middle East Eye (17 de septiembre de 2024). Inside the Iran-Russia tensions over an Azerbaijan transport corridor, <https://www.middleeasteye.net/news/inside-iran-russia-tensions-over-azerbajjans-zangezur-corridor>
- Milosevich-Juaristi, M. (25 de septiembre de 2023). Nagorno Karabaj: la guerra local y las rivalidades regionales y globales, Real Instituto El Cano, <https://www.realinstitutoelcano.org/comentarios/nagorno-karabaj-la-guerra-local-y-las-rivalidades-regionales-y-globales/>

- Murphy, D. C. (14 de marzo de 2024). The Silk Road to power China's ambitions in the Middle East and strategic implications for the Western alliance, The Institute for Peace & Diplomacy, <https://peacediplomacy.org/2024/03/14/the-silk-road-to-power-chinas-ambitions-in-the-middle-east-and-strategic-implications-for-the-western-alliance/>
- Osborne, L. (21 de enero de 2025). Otra vez fuera: Trump retirará a EE.UU. del Acuerdo de París. DW <https://www.dw.com/es/otra-vez-trump-retirar%C3%A1-a-eeuu-del-acuerdo-de-par%C3%ADs/a-71366411>
- Rizzi, A. (2024). The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen. European Council of Foreign Relations, Policy Brief, 1-31.
- Rudyak, M. (2023). China and the Global South: Many Initiatives, One Narrative, en IAI Papers, No. 23, Agosto, 1-13.
- Scita, J. (2023). The War in Ukraine and the Global Dimension of China-MENA Relations, The MENA Region in Times of Multipolarity, Dossier ISPI, 61-67.
- Simpson, W. (31 de octubre de 2023). The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Prospects and Challenges for U.S. Businesses, Bradley Intelligence Report. <https://www.bradley.com/insights/publications/2023/10/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-prospects-and-challenges-for-us-businesses>
- Smotrytska, M. (2022). The pre-C-19 World's Crude Shipments Levels, UCL Energy Institute.
- Somigli, Lorenzo (15 de septiembre de 2023). Sobre nuestro futuro común y la triangulación de Eurasia: el Corredor Norte-Sur. Atalayar, <https://www.atalayar.com/articulo/reportajes/nuestro-futuro-comun-triangulacion-eurasia-corredor-norte-sur/20230913115058190849.html>
- Talbot, V. y Tramballi, U (2020). Looking West The Rise of Asia in the Middle East. Italian Instituto for International Political Science.
- The Cradle (22 de septiembre de 2023). Xi, Assad announce launch of China-Syria strategic partnership, <https://thecradle.co/articles/xi-assad-announce-launch-of-china-syria-strategic-partnership>
- The Cradle (27 de julio de 2023). China, Turkiye seek to align Belt and Road, Middle Corridor initiatives. <https://thecradle.co/articles/china-turkiye-seek-to-align-belt-and-road-middle-corridor-initiatives>
- The Economist (01 de marzo de 2025). Gangster's Paradise. The transactional world Donald Trump seeks will harm, not help, America, en The Economist, pp.15-17.

- The White House (12 de junio de 2021). FACT SHEET: President Biden and G7 Leaders Launch Build Back Better World (B3W) Partnership. <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/>
- The White House (2023). Memorandum of Understanding on the Principles of an India-Middle East-Europe Economic Corridor. <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2023/09/Project-Gateway-Multilateral-MOU.pdf>
- Xi, J. (07 de febrero de 2023). Speech at the opening ceremony of the Seminar on the Study and Implementation of the 20th NPC Spirit. https://www.gov.cn/xinwen/2023-02/07/content_5740520.htm
- Xi, J. (14 de mayo de 2017), “Full Text of President Xi’s Speech at Opening of Belt and Road Forum”, Xinhua. http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm
- Xinhua (17 de enero de 2025). Russia, Iran ink agreement on comprehensive strategic partnership. <https://english.news.cn/20250118/336a5050059443238de858d0150a79e6/c.html>
- Zakaria, F. (2008). *Post-American World and the Rise of the Rest*, W.W. Norton & Company LTD. New York.