



23/09/2026

*José Ignacio Castro Torres **

La importancia de los corredores terrestres (VI). El Corredor Internacional Norte-Sur

La importancia de los corredores terrestres (VI). El Corredor Internacional Norte-Sur

El Corredor Internacional Norte-Sur (INSTC) es una vía de comunicación que se ha empleado con profusión a lo largo de la historia y que ha tenido una importancia trascendental en muchos de los conflictos globales y regionales que se han producido en el mundo. En su extensión terrestre, constituye una franja de comunicaciones que une el puerto de San Petersburgo, a orillas del mar Báltico, con el puerto de Chahbahar, en la costa del océano Índico. Gran parte del recorrido del corredor discurre por países como Rusia e Irán, que son dos de los principales actores interesados en mantener abierta esta vía eminentemente terrestre. Además, constituye un ramal de acceso a la porción sur de la iniciativa china de la Franja y la Ruta, al tiempo que beneficia la conexión marítima con la India. Por el contrario, la gran potencia marítima estadounidense se ve perjudicada por la presencia de esta vía de comunicación, por lo que puede entenderse, en clave global, la existencia de conflictos como los de Ucrania o el del golfo Pérsico.

Palabras clave:

INSTC, OBOR, CPEC, CMEC, Teherán, Irán, Rusia.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Análisis** son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

Land corridors importance (VI): International North South Transport Corridor

Abstract:

International North-South Corridor (INSTC) is a transportation route extensively used throughout history. It has played a pivotal role in many of the global and regional conflicts occurring around the world. Along its land length, it forms a transport corridor linking the St. Petersburg harbour, on Baltic Sea shores, with Chah Bahar harbour, on Indian Ocean coast. Large corridor's route portions pass through countries such as Russia and Iran, having both a vested interest in keeping this land route opened. Furthermore, it serves as an access route to the southern portion of China's Belt and Road Initiative, while also facilitating maritime links with India. Conversely, the United States, as a major maritime power, is disadvantaged by the existence of this transportation route, helping to explain, from a global perspective, conflicts such as Ukrainian and the Persian Gulf.

Keywords:

INSTC, CPEC, CMEC, Tehran, Iran, Rusia.

Cómo citar este documento:

CASTRO TORRES, José Ignacio. *La importancia de los corredores terrestres (VI). El Corredor Internacional Norte-Sur*. Documento de Análisis IEEE 64/2026.

Introducción

Desde la invención del ferrocarril, Rusia ha tenido la aspiración de alcanzar las aguas abiertas del océano Índico. Esto es, en cierto modo, lógico, pues el corazón del gran continente euroasiático está prácticamente cerrado a las aguas libres.

San Petersburgo se encuentra cercada al oeste por los estrechos daneses del mar Báltico; Múrmansk y Arcángel, por el mar helado del Ártico o por el paso GIUK¹; y Vladivostok, por las salidas del mar del Japón.

La constante geográfica del territorio imperial, soviético y, posteriormente, federativo ha ocasionado que, a lo largo del tiempo, en esta pugna por una salida al mar, se hayan producido una serie de alianzas y animadversiones en las que los territorios de la antigua Persia han desempeñado un papel trascendental.

En la actualidad, existe la posibilidad de establecer una vía de comunicación terrestre que tenga como terminales San Petersburgo y los puertos iraníes del golfo Pérsico, e incluso del océano Índico. Esta posibilidad revitaliza el papel de Rusia como potencia global y el de Irán como potencia regional, al tiempo que demuestra que la geografía se obstina en que determinados acontecimientos se repitan en determinados lugares.

Hay que tener en cuenta que este corredor posee vínculos de unión con otras rutas de transporte en el interior de Eurasia, por lo que todos los países de la Comunidad de Estados Independientes (CIS), junto con Afganistán, pueden utilizar tramos de este corredor para sus propias necesidades de comunicaciones. Además, China tiene la posibilidad de sumarse a esta iniciativa de rutas de comunicación terrestre.

Finalmente, las terminales portuarias iraníes poseen una importante implicación estratégica, pues no solo se encuentran en el golfo Pérsico, donde la angostura del estrecho de Ormuz es causa de recurrentes problemas geoestratégicos. Asimismo, la costa iraní del océano Índico puede ofrecer alternativas interesantes, al poder conectarse con importantes puertos del sur de Pakistán y de la costa occidental de la India.

¹ El acrónimo GIUK hace referencia a la línea Groenlandia-Islandia-Reino Unido. Desde los tiempos de la Guerra Fría, este paso marítimo estuvo ocupado por fuerzas de la OTAN para dificultar la salida a mar abierto de la flota soviética y, en particular, de sus submarinos.

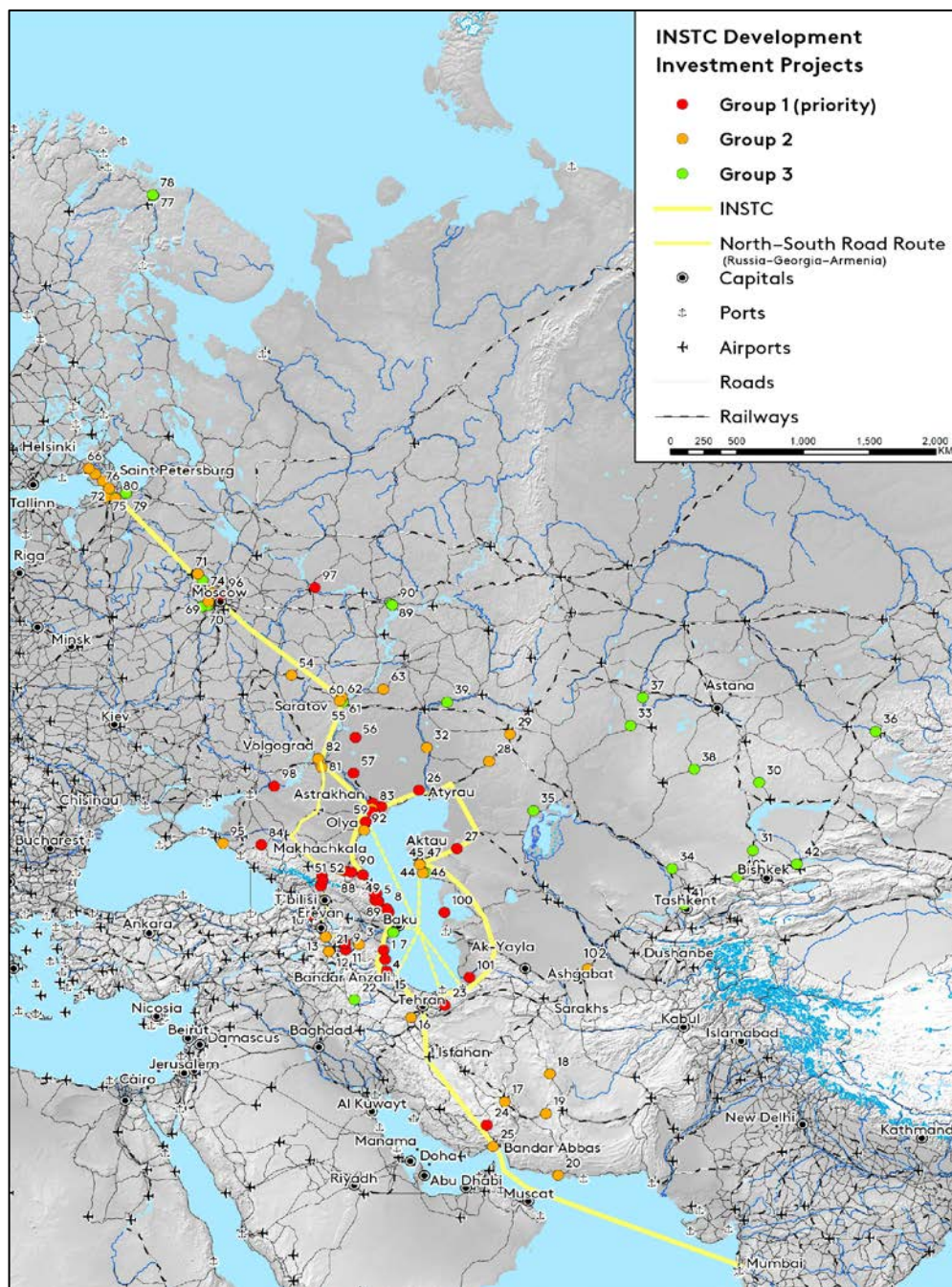


Ilustración 1. Trazado completo del corredor INSTC. Fuente: VINOKUROV, Evgeny *et al.* International North South Transport Corridor. Reports and Working Papers 22/2. Eurasian Development Bank. Almaty, Moscow, 2022, p. 36.

Actualmente, el corredor está sujeto a los avatares de varios conflictos interrelacionados que afectan a esta vía de comunicación. El conflicto ucraniano ha disminuido drásticamente la influencia rusa en su eje de proyección geopolítica hacia Occidente, involucrando en gran medida a la Unión Europea y a Estados Unidos.

En este contexto, Rusia ha magnificado sus otros ejes de proyección. Uno de ellos se orienta hacia el este y, si se potenciara en exceso, supondría una gran dependencia de China.

Por ello, a Rusia le queda la opción de mirar hacia una vía tradicional de comunicación en dirección sur, que ya ha sido utilizada en varias ocasiones a lo largo de la historia. Sobre esta vía de comunicación se asientan los países del Cáucaso, Irán y, finalmente, la India, país que mantiene con Rusia una relación especial.

El conflicto del golfo Pérsico de 2026, que implica fundamentalmente a EE. UU. e Israel frente a Irán, se puede analizar desde distintas perspectivas. Desde el ámbito de las comunicaciones terrestres, constituye una oportunidad para el bloque occidental, mediante la cual podría doblegar la posición de fuerza del presidente Putin en el escenario global. Igualmente, podría ser perjudicial para varias de las opciones de transporte fomentadas por China.

Una perspectiva histórica. Acontecimientos similares para tiempos distintos

Al comienzo del siglo XIX, la dinastía persa de los Qajar comenzó asimismo a recibir las presiones de la potencia terrestre rusa y la potencia marítima británica, en el marco de una rivalidad global que desembocaría en el «Gran Juego»², una pugna entre telurocracias y talasocracias que, en cierta medida, llega hasta nuestros días.

En aquel entonces, los británicos pretendían dominar los mares para asegurar sus comunicaciones con la India, mientras que los rusos querían alcanzar las aguas libres del océano Índico a través de Persia.

El resultado fue que, tras dos desastrosas guerras contra Rusia, Persia se vio forzada a firmar los humillantes tratados de Gulistán (1813) y Turkmenchay (1828), por los que perdió sus territorios en el Cáucaso y tuvo que permitir las actividades rusas en su territorio³.

² El «Gran Juego» fue una expresión acuñada por el entonces coronel Arthur Wellesley y que popularizó el escritor Rudyard Kipling. Hacía referencia a la pugna por el poder entre británicos y rusos en el continente euroasiático a lo largo del siglo XIX.

³ AVERY, Peter W. *et al.* *The Cambridge history of Iran*. Cambridge University Press, 1991, pp. 334-338.

Por su parte, los británicos desembarcaron en Bushehr, obligando a los Qajar a renunciar a sus derechos en Afganistán por el Tratado de París de 1857⁴.

Todos los intentos posteriores de Persia por acercarse a una u otra potencia desembocaron en los mismos resultados lamentables, que condujeron al país a un reparto en zonas de influencia entre los imperios. Esta serie de afrentas, unida a la penosa situación en la que se vio sumido el país, despertó en sus habitantes un sentimiento de animadversión contra las potencias imperiales extranjeras.

Aunque Persia intentó mantenerse neutral durante la Primera Guerra Mundial (PGM), el espionaje alemán intentó sublevar algunas de las tribus del territorio, lo que provocó la intervención británica. No obstante, Persia mantuvo una actitud progermánica y prootomana hasta el fin de la contienda, en un intento de desligarse de rusos y británicos⁵.

Destaca la similitud con los acontecimientos de principios de 2026, cuando se produjo una revolución social en Irán que, aunque fue sofocada y reprimida por el régimen de los ayatolás, fue calificada por este como un complot promovido por EE. UU. e Israel⁶.

Tras la llegada de los Pahlaví al poder, estos impulsaron la secularización y occidentalización de Irán, con la oposición del clero religioso⁷.

Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial (SGM) los iraníes intentaron de nuevo ser neutrales, pero la invasión alemana de la Unión Soviética sirvió de pretexto para que británicos y soviéticos ocuparan el país en 1941. La intención de ambos era apropiarse de los recursos petrolíferos iraníes y aprovechar las vías de comunicación de Irán para adentrarse en el corazón de Eurasia, transportando los suministros que los soviéticos necesitaban urgentemente para frenar la expansión alemana hacia el Cáucaso⁸.

Estas rutas se encuentran, precisamente, relacionadas con las disputas regionales y globales que caracterizan el final del primer cuarto del siglo XXI.

⁴ WARD, Steven R. *Immortal: A military history of Iran and its armed forces*. Georgetown University Press, 2009, pp. 79-81.

⁵ ATAÖV, Türkkeya. «Turkey and Iran towards the First World War», *The Turkish Yearbook of International Relations*, n.º 25. 1995, pp. 160-163.

⁶ KADIVAR, Mohammad Ali. «Rethinking Political Change in Iran from Protest to War», *Middle East Research and Information Project*. June 03, 2026. <https://www.merip.org/2026/06/rethinking-political-change-in-iran-from-protest-to-war/>

Nota: Todos los hipervínculos de este artículo se encuentran activos con fecha de 19 de agosto de 2026.

⁷ En 1935 el monarca Reza Shah Pahlavi cambió la denominación de Persia por Irán.

⁸ CASTILLO CÁCERES, Fernando. «La guerra fría en Irán», *Boletín de información*, n.º 215. 1989, p. 85.

El territorio iraní quedó repartido entre soviéticos, al norte, y británicos, al sur, mientras que en Teherán permanecían fuerzas militares de ambos países, a las que se unieron, en 1942, las estadounidenses.

Finalmente, Irán se vio abocado a integrarse en el bando aliado, declaró la guerra a Alemania y fue sede, en 1943, de la Conferencia de Teherán, en la que participaron Churchill, Stalin y Roosevelt⁹.

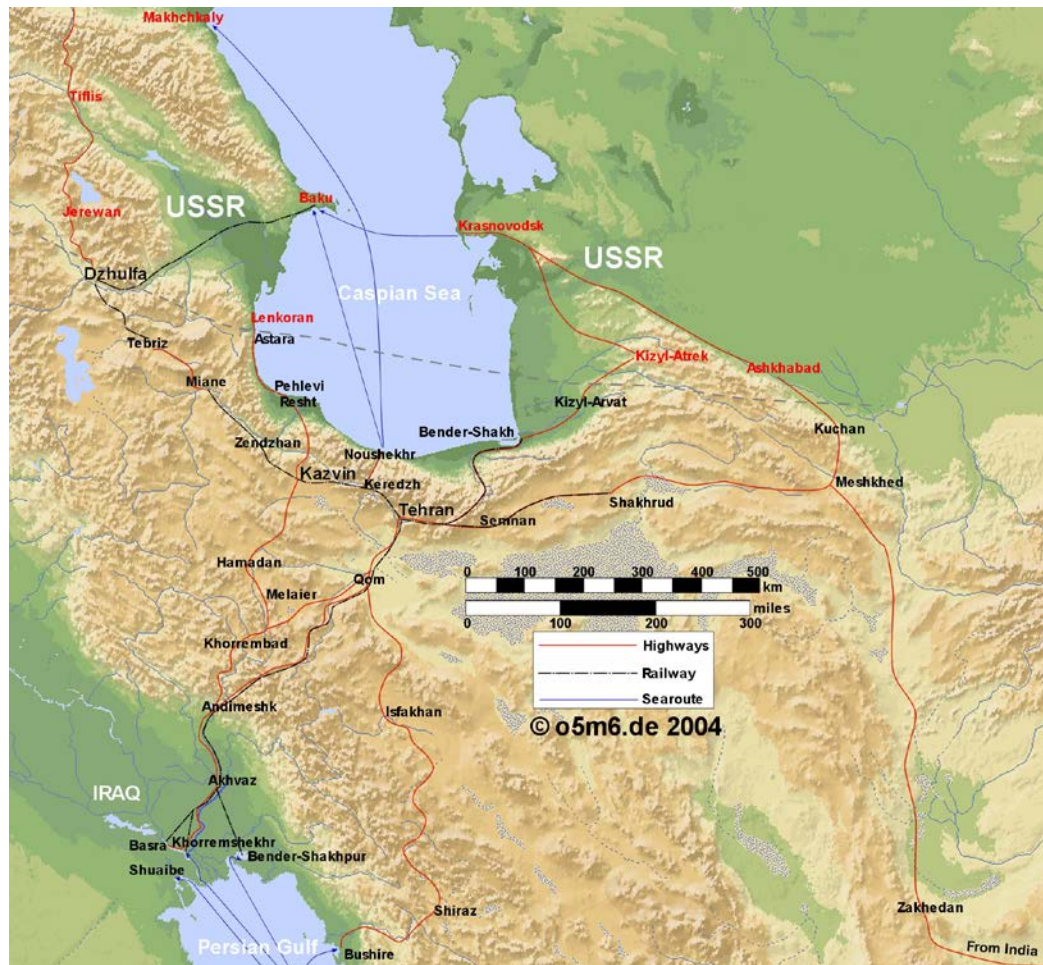


Ilustración 2. Corredor Persa o Puente de la Victoria durante la SGM. Fuente: Engines of the Red Army. Foreign Aid: The Persian Route <https://www.o5m6.de/redarmy/persian.php>

El fin de la guerra trajo consigo la irrupción de EE. UU. como nueva potencia marítima, e Irán se decantó aún más por los estadounidenses tras la descolonización británica del canal de Suez y de la isla de Baréin¹⁰.

⁹ DANIEL Elton. *The History of Iran, Greenwood Histories of the Modern Nations*. Greenwood Press, 2001, pp. 144-145.

¹⁰ KEDDIE, Nikki R. y RICHARD, Yann. *Roots of revolution: An interpretive history of modern Iran*. New Haven & London, Yale University Press, 2003, p. 163.

La URSS tuvo que retirar su apoyo a la república independentista azerbaiyana del norte de Irán a cambio de la promesa, nunca cumplida, por parte del primer ministro Qavam, de otorgar concesiones petrolíferas a los soviéticos¹¹.

Al comenzar la división entre bloques de la llamada Guerra Fría, bajo el régimen del sha Mohamed Reza Pahlaví, se estableció la compañía petrolífera británica Anglo-Iranian Oil Company, a la que se sumó la estadounidense Standard Oil. El propio Roosevelt declaró que Irán era vital para los intereses de EE. UU.¹².

Haciendo un salto temporal, y salvando la distancia entre ambos personajes, el presidente Trump declaró en agosto de 2026 que el estrecho de Ormuz sería pronto estadounidense¹³.

A principios de los años cincuenta, el primer ministro Mohamed Mossadegh intentó nacionalizar los recursos petrolíferos iraníes, lo que provocó la reacción de los británicos y estadounidenses mediante un bloqueo y un complot. Este acabaría con el derrocamiento de Mossadegh en 1953 y el encumbramiento del sha como gobernante autocrático, tras la ejecución de la *Operación Ajax*.

De esta forma, quedó cerrada la vía de comunicación que los soviéticos hubieran podido utilizar para alcanzar espacios de relación en el sur de la gran masa continental euroasiática^{14,15}.

Esta situación se prolongó hasta la Revolución Islámica de 1979, en la que finalmente triunfó el ayatolá Jomeini sobre otras opciones más seculares.

La postura del nuevo régimen propugnaba la desaparición del Estado de Israel y era totalmente contraria a la influencia estadounidense en la región. Sin embargo, tampoco dejaba en buen lugar a los soviéticos, pues la Revolución islámica represalió a los ateos comunistas del partido *Tudeh* y condenó la invasión soviética de Afganistán.

¹¹ HUDSON, William R. *From confrontation to coexistence: the evolution of soviet foreign policy*. California State University, Sacramento, 1977, p. 33. <https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/ADA045380.pdf>

¹² CASTILLO CÁCERES, Fernando. «La guerra fría en Irán», *Boletín de información*, 1989, n.º 215, p. 87.

¹³ AL JAZEERA. «Trump says he will declare Strait of Hormuz a US 'territory' amid Iran war». Aug 14, 2026. <https://www.aljazeera.com/news/2026/8/14/trump-says-he-will-declare-strait-of-hormuz-a-us-territory>

¹⁴ MARSH, Steve. «The United States, Iran and operation 'Ajax': inverting interpretative orthodoxy», *Middle Eastern Studies*, vol. 39, n.º 3. 2003, pp. 25-26.

¹⁵ Aunque Mosadegh no era comunista, antes de ser derrocado se apoyó en el partido prosoviético Tudeh. Esto sirvió de justificación para que el MI-6 y la CIA pusieran en marcha la Operación Ajax.

El apoyo de la URSS al régimen de Sadam Huseín durante la guerra de Irán e Irak, en la década de 1980, confirmó la animadversión de Jomeini hacia el bloque soviético¹⁶.

La desaparición de la URSS llevó a rusos e iraníes a entenderse de una manera pragmática. Ambos finalizaron el siglo apoyando a Armenia en el Cáucaso y alcanzando pactos en materia militar y nuclear, lo que supuso la reactivación de la construcción de la central nuclear de Bushehr en 1995¹⁷.

Los estadounidenses reaccionaron ante el eje Moscú-Teherán mediante sanciones contra Irán y fomentando un corredor energético alternativo a través del eje Bakú-Tiflis-Ceyhan, que se encuentra operativo desde 2006¹⁸.

Algo parecido se intentó en 2025, cuando el presidente estadounidense anunció el establecimiento de la Ruta Trump para la Paz y la Prosperidad Internacional (TIRPP, por sus siglas en inglés). Sin embargo, la oposición de Moscú y Teherán, unida a la ambigüedad de Turquía, hace que este proyecto se encuentre rodeado de una gran incertidumbre¹⁹.

Tras el ascenso al poder de Vladímir Putin y la victoria electoral de Mahmud Ahmadiyad en 2005, Irán se decantó por una *política de mirada hacia el Este* en la que las relaciones con Rusia resultaban favorecidas. Esta visión era compatible con las teorías del *euroasianismo*, que han dominado las corrientes de pensamiento rusas a lo largo del presente siglo²⁰.

Además, en Oriente Próximo coincidían en Siria los intereses rusos en el Mediterráneo y los del *Eje de la Resistencia* iraní y sus aliados en la región²¹.

¹⁶ ASINOVSKIY, Dmitry. «Rostislav Ulianovskii, the Tudeh Party of Iran and Soviet attempts to set Iran on a non-capitalist path of development (1979–83)», *Cold war history*, vol. 24, n.º 1, 2024, pp. 58-61.

¹⁷ ÖZCAN, Nihat Ali y ÖZDAMAR, Özgür. «Iran's nuclear program and the future of US-Iranian relations», *Middle East Policy*, vol. 16, n.º 1, 2009, pp. 122-123.

¹⁸ CORNELL, Svante E., TSERETELI, Mamuka y SOCOR, Vladimir. «Geostrategic implications of the Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline», *The Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline: Oil Window to the West*, vol. 1, 2005, pp. 17-19.

¹⁹ NEW EURASIAN STRATEGIES CENTRE. «The South Caucasus after the Washington meeting: What has really changed, and how Russia is responding». February 19, 2026. <https://nestcentre.org/the-south-caucasus-after-the-washington-meeting/?print=print>

²⁰ SAGHAFI-AMERI, Nasser. «Iran and “Look to the East Policy”», *Center for Strategic Research*, 2008, pp. 4-5.

²¹ Para un estudio más en detalle del concepto del Eje de la Resistencia se recomienda la lectura del documento de CASTRO TORRES, José Ignacio. «La caída del Eje de la Resistencia. La pérdida de la influencia iraní en el Oriente Próximo», en *Panorama Geopolítico de los Conflictos*, 2025, pp. 78-79. https://www.defensa.gob.es/documents/2073105/3087758/PGC2025_Capitulo03.pdf/682c6e20-dff9-4803-d348-3473be822d37?t=1765797375350

Durante la presidencia de Hasan Rohaní, coincidente con el mandato de Obama, el grupo P5+1 consiguió que, en 2015, se firmase el Plan de Acción Integral Conjunto en materia nuclear (PAIC o JCPOA, por sus siglas en inglés). Aunque no llegó a ser el mejor de los acuerdos posibles, alejaba el riesgo de proliferación nuclear y buscaba la integración de Irán en el sistema internacional²².

Entretanto, las relaciones con Rusia se cimentaron en el plano económico, fomentándose en 2019 el establecimiento de una zona de libre comercio con la Unión Económica Euroasiática²³. Posteriormente, las relaciones en materia nuclear con Rusia se reforzaron después de que el presidente Trump, en su primer mandato, abandonase el PAIC²⁴.

En 2022, durante la presidencia de Joe Biden, se reavivó el conflicto en Ucrania y se produjeron una serie de modificaciones en las conexiones terrestres de la gran masa euroasiática, lo que hizo que la posición de Irán como pivote geopolítico adquiriese una mayor relevancia.

Por ello, los iraníes se encontraron con una situación de encrucijada global reforzada, que conectaba China y Asia Central con Europa, al tiempo que enlazaba Rusia con la India.

Por aquel entonces, el presidente Ebrahim Raisí había desvinculado el JCPOA de su política económica exterior y se decantaba por reforzar la diplomacia económica con las potencias orientales, fomentando la conectividad a través de las vías de comunicación.

El final del mandato de Biden y la segunda legislatura de Trump mantuvieron una línea continuista respecto al conflicto ucraniano, a pesar de las diferentes formas de manifestarlo. No obstante, el regreso de Trump empeoró las relaciones con Irán, especialmente después del gran atentado terrorista perpetrado por Hamás en 2023 desde la Franja de Gaza.

²² Para una lectura en mayor detalle del proceso que llevó al establecimiento del PAIC y su posterior evolución, se recomienda la lectura del siguiente documento: CASTRO TORRES, José Ignacio. *Las negociaciones con Irán después del 4 de noviembre: Nuevas cartas para una vieja partida*. Documento de Análisis IEEE 36/2018. https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2018/DIEEEA36-2018_Negociar_con_Iran_despues_del_04NOV_JICT.pdf

²³ Евразийский экономический союз/UNIÓN ECONÓMICA EUROASIÁTICA. «ЕАЭС и Иран переходят на преференциальные условия торговли/La Unión Económica Euroasiática e Irán están adoptando condiciones comerciales preferenciales». 28 de octubre de 2019. <https://eec.eaeunion.org/news/28-10-2019-1/>

²⁴ DJUYANDI, Yusa et al. «The collapse of global governance: when the US leaves the joint comprehensive plan of action (JCPOA)», *Society*, vol. 9, n.º 2. 2021, pp. 509-511.

Los acontecimientos que se desarrollaron a continuación, hasta desembocar en las hostilidades de EE. UU. e Israel contra Irán en 2025 y 2026, inclinaron aún más a Irán del lado de los rusos²⁵.

Por su parte, China incrementó su apoyo a Irán en tecnología militar, lo que ha reforzado la resiliencia iraní²⁶.

El renacimiento de un concepto de comunicaciones a través del INSTC

En el año 2000 se alcanzó un acuerdo entre Rusia, Irán e India para poner de nuevo en marcha un corredor comercial que, a lo largo de su historia, ha sufrido numerosos avatares que han impedido su desarrollo completo.

Esta vía de comunicaciones no debe concebirse como un corredor unidimensional de transporte, sino como una franja intermodal en la que se superponen los ferrocarriles y las carreteras que circulan por Rusia, Kazajistán, Armenia, Azerbaiyán, Georgia, Turkmenistán e Irán. También deben incluirse las terminales marítimas de los mares Caspio y Árabe.

Se deben tener en cuenta los intereses de la India para que este corredor se mantenga activo, ya que sus puertos occidentales pueden enlazarse por vía marítima con él.

De forma distinta, el corredor también puede beneficiar a China, pues el establecimiento de un recorrido que no dependa de *los choke points* marítimos controlados por potencias rivales puede proporcionarle un enlace con la vertiente terrestre de su iniciativa de la Franja y la Ruta (OBOR, por sus siglas en inglés).

²⁵ JOJA, Iulia-Sabina. «Russia's Wartime Support for Iran», *Middle East Institute*. June 3, 2026.
<https://mei.edu/policymemo/russias-wartime-support-for-iran/>

²⁶ FATTAH Adham *et al.* «Iran Update Special Report, July 29, 2026», *ISW*.
<https://understandingwar.org/research/middle-east/iran-update-special-report-july-29-2026/>

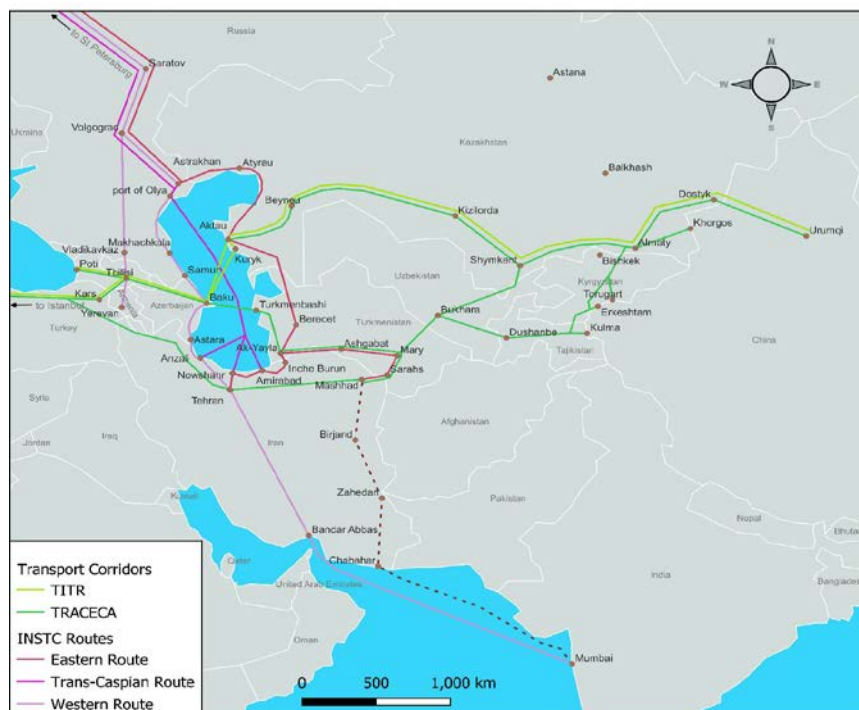


Ilustración 3. Las tres rutas principales en el área terminal del INSTC. Fuente: ЗАХАРОВ, Алексей/ZAKHAROV, Aleksei. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: вызовы и возможности для развития транспортной связности между Россией и Индией/The International North-South Transport Corridor: the prospects and challenges for connectivity between Russia and India. Вестник МГИМО Университета, 2023, vol. 16, n.º 2, p. 225.

Básicamente, el INSTC se compone de tres rutas principales (ver ilustración 3).

Ruta Oeste

La Ruta Oeste discurre por los puntos fronterizos de Samur, en Rusia; Yamala, en Azerbaiyán; y Astara, en la frontera entre Azerbaiyán e Irán, desde donde enlaza con la red de ferrocarriles iraníes. La importancia de esta ruta ha avanzado con el tiempo tras la construcción del puente que une Azerbaiyán con Irán y la finalización de la vía férrea Teherán-Qazvín-Rasht.

Sin embargo, a partir de este punto, las comunicaciones hasta Astara deben realizarse por carretera, lo que obliga a establecer nodos de conexión intermodal carretera-ferrocarril. Esto incrementa los costes de transporte hasta el punto de considerar que esta ruta no resulta rentable en las condiciones actuales²⁷.

²⁷ VINOKUROV, Evgeny *et al.* «International North–South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure», Reports and Working Papers 22/2. Eurasian Development Bank, Almaty, Moscow, 2022.

La falta de capacidad iraní para completar el tramo Astara-Anzali-Rasht se debe a la abrupta orografía, pero también a la necesidad de expropiar terrenos a lo largo de la costa iraní del Caspio.

Otro problema subsanable, en el que España cuenta con una experiencia considerable, es la diferencia de ancho de vía entre los países exsoviéticos e Irán. Sin embargo, el principal obstáculo actual se debe a las sanciones a las que se encuentran sometidos tanto rusos como iraníes debido a los conflictos de Ucrania y del Golfo²⁸.

Además, durante 2026 las instalaciones portuarias y de comunicaciones de Anzali han sido atacadas por fuerzas estadounidenses e israelíes, lo que retrasará aún más el proyecto^{29,30}.

Ruta Este

La **Ruta Este** parece ser la más viable. Discurre desde Rusia a través de los territorios de Kazajistán, Turkmenistán e Irán y, aunque aún presentan problemas de conectividad derivados del cambio de ancho de vía, es la que ofrece mejores condiciones en términos de infraestructuras de transporte.

El nudo de conexiones de Sarajs, en la parte turkmena de la frontera con Irán, se encuentra en condiciones muy aceptables. Tanto es así que, desde 2022, se encuentra activo un servicio de transporte de contenedores entre Rusia e India a través de esta vía de comunicación.

A pesar del conflicto del Golfo, en el verano de 2026 el ministro de Economía de Kazajistán, Serik Zhumangarin, y la ministra iraní de Carreteras y Desarrollo Urbano, Farzaneh Sadegh, se reunieron en Astaná y acordaron ampliar la cooperación en materia de transporte³¹.

²⁸ ЗАХАРОВ, Алексей/ZAKHAROV, Aleksei. «Международный транспортный коридор «Север – Юг»: вызовы и возможности для развития транспортной связности между Россией и Индией/The International North-South Transport Corridor: the prospects and challenges for connectivity between Russia and India», *Вестник МГИМО Университета*, vol. 16, n.º 2. 2023, p. 223.

²⁹ GOBLE, Paul. «Israeli Attack on Iranian Port Brings Gulf War to the Caspian», *The Saratoga Foundation*. Mar 24, 2026. <https://www.saratoga-foundation.org/p/israeli-attack-on-iranian-port-brings>

³⁰ Report Informasiya Agentliyi. «Иран отложил начало строительства ж/д Решт-Астара на конец 2026/ Irán retrasa la construcción del ferrocarril Rasht-Astara hasta finales de 2026». года 20 апреля, 2026. <https://report.az/ru/v-regione/iran-otlozhit-nachalo-stroitelstva-zh-d-resht-astara-na-konec-2026-goda>

³¹ BITABAR, Assel G. «Can Kazakhstan and Iran Sustain Momentum on Transport Corridor Development?», *The Diplomat*. June 24, 2026. <https://thediplomat.com/2026/06/can-kazakhstan-and-iran-sustain-momentum-on-transport-corridor-development/>

Poco después, esta vía quedaría dañada cuando fuerzas estadounidenses atacaron el puente de Agh Tekeh Khan, situado en la línea ferroviaria entre Agh Qala e Incheh Borun³².

Un hecho adicional es la degradación de numerosas industrias petroquímicas de la región del Golfo y el cierre del estrecho de Ormuz durante 2026. Esta ruta ofrece la oportunidad de extraer del corazón de Eurasia los bienes que los países del Golfo no pueden producir o exportar con normalidad debido al conflicto en torno al estrecho. De este modo, recursos como los hidrocarburos y los fertilizantes podrían alcanzar las aguas abiertas del océano Índico³³.

Ruta Transcaspiana

La tercera opción es la Ruta Transcaspiana. Esta une los puertos rusos de Olya (Astracán) y Majachkalá (Daguestán), en el norte del Caspio, con las ciudades costeras iraníes de Anzali, Nowshahr y Amirabad³⁴.

Al proporcionar esta vía una conexión directa entre Rusia e Irán, durante la crisis de 2026 se ha utilizado como válvula de alivio para los iraníes y es posible que también esté sirviendo como fuente de abastecimiento de los componentes necesarios para la industria militar iraní.

Además, los puertos del Caspio se están utilizando para el transporte de materias primas rusas, entre las que destacan los cereales. En este contexto, en marzo de 2026 Isarel atacó la base naval iraní de Anzali, destruyendo «la ilusión de que el mar Caspio era un corredor seguro y cerrado para que Moscú y Teherán sortearan los bloqueos en el golfo Pérsico».

Como contrapartida, Rusia e Irán han intensificado aún más su cooperación militar en este mar³⁵.

³² IRAN WIRE. «American Missile Strike Damages Key Iran-Russia Railway Bridge». July 9, 2026. <https://iranwire.com/en/news/154714-missile-strike-damages-key-iran-russia-railway-bridge/>

³³ ЗАХАРОВ, Алексей/ZAKHAROV, Aleksei. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: вызовы и возможности для развития транспортной связности между Россией и Индией. *Op. cit.*, p. 224.

³⁴ صغادی, et al. / SAGHADI et al. مجله جغرافیا و توسعه. بندر دریای کاسپین. / Medición del desarrollo de los puertos del mar Caspio», *et al. / Journal of Geography and Development*, vol. 23, n.º 80. 2025, p. 23.

³⁵ NANDA, Prakash. «Russia Pierces U.S. Naval Blockade of Iran: Moscow — Not Beijing — Keeps Tehran Alive via the Caspian Loophole», *The Eurasian Times*. May 18, 2026. <https://www.eurasiantimes.com/russia-pierces-u-s-naval-blockade-of-iran/>

Irán como clave de la bóveda de crucería entre el INSTC y la OBOR

A pesar de las diversas alternativas que ofrecen las tres rutas del corredor, estas deben discurrir finalmente por Irán. La orografía iraní es especialmente abrupta debido a la naturaleza montañosa del país, por lo que las vías de comunicación son escasas, los puntos de paso obligado son críticos y las posibilidades de disrupción muy elevadas.

Aunque la espina dorsal del sistema de transporte de grandes volúmenes de mercancías la constituye el ferrocarril, este se encuentra reforzado por carreteras y autovías, formando un sistema de vascularización de las comunicaciones a través del país. El INSTC contempla una serie de mejoras dentro del propio Irán para el establecimiento de este corredor de comunicaciones³⁶.

Las crisis que, a lo largo del tiempo, han enfrentado a Irán en contra de EE. UU. e Israel han conducido a una situación de ruptura en 2026, durante la cual se han producido ataques sobre las infraestructuras críticas iraníes. Entre estas se encuentran determinadas vías de comunicación que pueden asociarse directamente al proyecto del INSTC.

Aparte de las instalaciones y rutas ya mencionadas, situadas cerca de los pasos fronterizos o de los puertos del mar Caspio, por el interior de Irán discurren al menos tres vías de comunicación principales, que pueden asociarse a este corredor para el transporte de grandes volúmenes de mercancías (véase ilustración 4).

Estas vías de comunicación presentan características comunes, entre ellas la integración simultánea de los ejes de comunicaciones de Teherán-Qom y Teherán-Mashhad, ciudades de gran relevancia política, económica y espiritual del país que se encuentran muy bien conectadas entre sí.

Cabe destacar la importancia del segmento Mashhad-Teherán como área neurálgica de comunicaciones, pues no solo da servicio al INSTC, sino también al Corredor Sur de la

³⁶ En concreto, para la República Islámica de Irán el INSTC contempla la realización de los siguientes proyectos: Construcción del tramo ferroviario que falta Rasht-Astara; construcción del tramo ferroviario Qazvin-Qom; modernización de los tramos ferroviarios Qom-Bafq, Bafq-Kerman y Kerman-Zahedan; construcción y modernización del tramo ferroviario Zahedan-Birjand; construcción del tramo ferroviario Chabahar-Faraj-Bam; construcción del nuevo puerto de Chabahar; construcción de la autopista Tabriz-Marand-Bazargan; construcción de la autopista Bazargan-Puerto de Bandar-e Emam Khomeyni; modernización del ferrocarril Garmsar-Incheh Borun; construcción de la carretera Sirjan-Bandar Abbas; nueva terminal de carga a granel en el puerto de Shahid Rajaei. Para una consulta en detalle de cada uno de los proyectos se recomienda la lectura de la obra: VINOKUROV, Evgeny *et al.* «International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure», *Reports and Working Papers* 22/2. Eurasian Development Bank, Almaty-Moscow, 2022.

Legend:

- Vía sencilla existente (Single existing line): Solid black line
- Vía sencilla en construcción (Single line under construction): Solid red line
- Vía doble existente (Double existing line): Double solid black line
- Vía doble en construcción (Double line under construction): Double solid red line
- Desdoblamiento de vía (Track doubling): Thin black line with cross-ticks
- Vía proyectada (Projected line): Dashed red line
- Puerto principal (Main port): Blue anchor icon
- Capital (Capital): Red star icon
- Núcleo principal de población (Main population nucleus): Yellow circle icon

16

Del mismo modo, a través del corredor Teherán-Qom existe una vía de comunicación que accede al gran puerto de Bandar Abás, próximo al estrecho de Ormuz. Durante los meses de 2026 en los que se han producido hostilidades abiertas, han resultado dañados varios puentes de carretera y ferrocarril que unían Bandar Abás con el norte y el noroeste del país³⁹.

El hecho de que los principales ataques estadounidenses se hayan dirigido contra las vías de comunicación que dan acceso a este puerto da una idea de su trascendental importancia⁴⁰.

Una tercera posibilidad, interconectada con las anteriores, consiste en dirigirse desde Mashad hacia el sur para, bien derivarse hacia Bandar Abás o bien continuar por el corazón iraní a través de Kermán hasta llegar al nudo de comunicaciones de Zahedán, próximo a Afganistán.

Desde esta última ciudad iraní se han realizado ímprobos esfuerzos para establecer una vía de comunicación que alcance el puerto de Chahbahar, cuya construcción se encuentra próxima a su finalización. Aunque la posición de este puerto es distal con respecto al golfo Pérsico, sus instalaciones militares han sido degradadas por los estadounidenses, mientras que las instalaciones civiles no parecen haber sufrido daños de consideración⁴¹.

Chahbahar constituye una puerta oceánica para los países exsoviéticos, Afganistán y China, pudiendo establecer un nexo entre los puertos del océano Índico y las comunicaciones terrestres que se internan en Eurasia.

Los puertos más próximos se sitúan en Pakistán, concretamente Karachi y Gwadar, aunque la costa occidental de la India también se encuentra bien posicionada⁴².

Cabe destacar que Gwadar es parte del Collar de Perlas de la iniciativa china de la Franja y la Ruta y constituye la terminal del Corredor Económico China-Pakistán (CPEC, por

³⁹ IRANINTL. «US strikes cut roads and bridges in southern Iran as ground assault talk grows». 18 de julio de 2026. <https://www.iranintl.com/en/202607185204>

⁴⁰ MAGEE, Caolán. «Why is the US attacking southern Iran's civilian infrastructure?», *Aljazeera*. 17 de julio de 2026. <https://www.aljazeera.com/news/2026/7/17/why-is-the-us-attacking-southern-irans-civilian-infrastructure>

⁴¹ US CENTRAL COMMAND. «U.S. forces successfully destroyed the Chah Bahar Shahid Kalantari Port surveillance tower», X. 16 de julio de 2026. <https://x.com/CENTCOM/status/2078125131847594149>

⁴² UL MUNIR, Fakhr *et al.* «Strategic and Economic Importance of Chabahar Port», *Global Economics Review*, vol. 6, n.º 2. 2021, pp. 71-73.

sus siglas en inglés)⁴³. Más alejado se encontraría el Corredor Económico China-Myanmar (CMEC, por sus siglas en inglés)⁴⁴.

Los daños que se han podido causar sobre las tres vías de comunicación iraníes parecen haber estado dirigidos fundamentalmente contra objetivos de carácter militar, por constituir rutas de abastecimiento y comunicación para los contingentes militares iraníes.

Los estadounidenses, frente a las acusaciones formuladas por Irán, afirman que sus intenciones no han sido destruir infraestructuras críticas de carácter civil⁴⁵.

Si esto fuera así, la reconstrucción de determinadas instalaciones asociadas al INSTC sería más fácil, debido a que las destrucciones se habrían concentrado exclusivamente en objetivos vinculados al programa nuclear y al despliegue militar iraní.

En todo caso, la priorización de las obras de reparación de las infraestructuras ha contribuido a mitigar los daños⁴⁶.

Conclusiones

El INSTC constituye una vía de comunicación apta para conectar puntos tan distantes como San Petersburgo, a orillas del mar Báltico, con los puertos iraníes del océano Índico, siendo Chahbahar un puerto de aguas abiertas. Esta ruta terrestre de comunicación, de más de 5.500 kilómetros de longitud, atraviesa muchos de los principales nudos del eje sur de comunicaciones ruso para llegar hasta el Cáucaso, antes de cruzar Irán de extremo a extremo.

La exportación de la ingente producción de Rusia, derivada de sus colosales recursos naturales y de sus capacidades industriales, puede encontrar una vía adecuada hacia el sur a través del corredor de comunicaciones iraní. En un futuro próximo, se podría ampliar para Rusia un importante mercado, del que la India, con casi 1.500 millones de habitantes, constituye el máximo exponente.

⁴³ Para un estudio desde una perspectiva geográfica del corredor CPEC se recomienda la lectura del documento RASHID, Azhar y SHIRAZI, Safdar Ali. «Gwadar Port-Pakistan as an axis for regional connectivity under CPEC: A geographer's perspective», *Journal of Politics and International Studies*, vol. 9, n.º 01. 2023, pp. 105-120.

⁴⁴ ABB, P. et. al. «Road through a broken place: the BRI in post-coup Myanmar», *The Pacific Review*, 38(4). 2025, pp. 611-612.

⁴⁵ MANN, Toby, HABIBIAZAD, Ghoncheh y PENGELLY, Emma. «US denies Iranian claims it hit civilian infrastructure in latest strikes», *BBC*. Jul 17, 2026. <https://www.bbc.com/news/articles/c151gdjwd10o>

⁴⁶ OFFICIAL WEBSITE OF THE PRESIDENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN. «President Pezeshkian orders legal pursuit of war damage to Iran's transport infrastructure». 2026/07/26. <https://president.ir/en/165178>

Esta ruta no solo pone en contacto a los diferentes productos, bienes y servicios que caracterizan la interconexión en un mundo globalizado, sino que además enlaza dos de los conflictos abiertos más preocupantes de la actualidad. La relación entre las hostilidades abiertas en Ucrania y Oriente Próximo es una realidad debido al vínculo que mantienen Irán y Rusia, reforzado por el hecho de que ambos se enfrentan, de forma directa o indirecta, a las potencias occidentales.

Entretanto, esta situación beneficia a China en la región del Indopacífico, lo que permite comprender el apoyo que está proporcionando a los iraníes.

En el caso chino, el INSTC puede constituir un interesante ramal del Corredor Sur de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, que desde Irán podría enlazar con el oeste chino, en la región de Sinkiang. Esta posibilidad otorgaría a China no solo el abastecimiento de sus territorios occidentales, sino también una alternativa interesante en caso de que se produjera una interrupción de las comunicaciones en alguno de los *choke points* marítimos que sustentan sus rutas comerciales.

En el caso particular de los ramales que enlazan los puertos del océano Índico con la parte terrestre de la Franja y la Ruta, el INSTC es una de las vías de comunicación más importantes, junto con el ya referido CPEC, seguido por otras iniciativas como el CMEC.

La existencia de estas vías de comunicación transversales a la Franja y la Ruta china fomenta las relaciones a través de los territorios de la gran masa terrestre euroasiática. En un entorno global de competición entre potencias marítimas, potencias terrestres y potencias de características mixtas, se explica que surjan conflictos a lo largo de estos ramales de comunicación, y más aún en el INSTC, pues resulta útil tanto a Rusia como potencia eminentemente terrestre, como para China, en su condición de potencia marítimo-terrestre.

La labor de contención como potencia marítima corresponde actualmente a EE. UU. Sin embargo, esta serie de intervenciones podría conducirlo a una situación de estratégica sobreextensión que acelere su declive.

En este complejo entramado de intereses globales y regionales, Irán se alza como potencia histórica, pues su ya descrita posición geográfica le otorga el privilegio de recorrer todo el tramo final del INSTC, además de permitir que este mismo recorrido pueda emplearse como ramal de conexión de la OBOR.

A esto hay que añadir que Irán constituye la llave del estrecho de Ormuz y que dispone de suficiente resiliencia para desestabilizar toda la región de Oriente Próximo, interrumpir el suministro de hidrocarburos y degradar las infraestructuras críticas de los países vecinos.

Todo ello demuestra, una vez más, la importancia geopolítica del territorio iraní, con independencia de las circunstancias geoestratégicas de cada época.

Al cierre de estas líneas, continúa abierto el conflicto que enfrenta, por un lado, a Estados Unidos e Israel y, por otro, a Irán y sus aliados. Este enfrentamiento está poniendo a prueba las capacidades del actor posiblemente más poderoso del mundo, EE. UU., frente al que probablemente sea el más resiliente: Irán.

El impacto del conflicto ha desestabilizado completamente las cadenas de suministro globales, al tiempo que ha hecho desaparecer la percepción de falsa seguridad, de la que disfrutaban muchos de los países del Golfo. Independientemente de cuál sea la resolución final de las hostilidades, este conflicto provocará un nuevo cambio en el orden mundial.

José Ignacio Castro Torres

COR. ET. INF. DEM

Analista asociado del IEEE

Académico correspondiente. Academia de las Artes y las Ciencias Militares