

***Tedo Dundua***

Professor,  
Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, Georgia

***Emil Avdaliani***

Professor,  
European University, Tbilisi, Georgia

## **Georgia es una vía de paso cómoda para el petróleo asiático hacia la industria europea<sup>1</sup>**

***Los oleoductos “transcaucásicos” han aumentado las simpatías políticas  
hacia el país y contribuyen a su crecimiento económico.***

La idea de tránsito en el “Transcaucásico” y Póntico (el Mar Negro) de las mercancías asiáticas no es nueva. Ya en el siglo IV Antes de Cristo, Alejandro de Macedonia llevó a su ejército greco-macedonio hacia el corazón de Asia. Allí, particularmente en la India, los europeos probaron las comidas condimentadas por primera vez y decidieron que su vida sería aburrida sin pimienta. Entonces, uno podría comprar algunas especias por, quizás, una dracma en el valle del Indo, y venderlo en Roma, o quizás, en Atenas por cien (Plin. NH. VI. 101). La ganancia del comercio fue muy buena. En total ha habido las siguientes rutas hacia la India: 1. ruta marítima – desde los puertos del Mar Rojo de Egipto a través del Océano Índico hacia la costa de Malabar; los comerciantes alejandrinos se beneficiaron principalmente de esta ruta. Según Estrabón, unos ciento veinte grandes barcos alejandrinos zarpaban al año hacia la India trayendo de vuelta especias, maderas preciosas y piedras (Strabo. II. 118; XVI. 781; XVII. 798). Pero la costa sur del este de Irán era muy salvaje, sin

---

<sup>1</sup> <https://eurasiahoj.com/07092020-georgia-es-una-via-de-paso-comoda-para-el-petroleo-asiatico-hacia-la-industria-europea/>

puertos, por lo que uno tenía que cargar un barco pesadamente con comida y agua para navegar directamente y solo quedaba una pequeña sección para los bienes comerciales. Existía una ruta marítima más desde la India a través del Golfo Pérsico hasta la desembocadura de los ríos Tigris y el Éufrates; 2. la segunda ruta era muy cara. Comenzando en India, subió a las tierras altas iraníes, cruzando la meseta iraní hasta Mesopotamia y Siria. Allí se colocaron las especias en los barcos europeos. Los iraníes y greco-sirios se beneficiaron de esta ruta; 3. la tercera ruta era increíblemente barata, ya que era una ruta fluvial a través de distritos bien poblados y abastecidos, siendo la ciudad de Phasis (Poti, Georgia occidental) un punto de partida junto con una desembocadura del río Phasis (Rioni), muy cómoda para los barcos grandes. Rioni se prolonga por los ríos Kvirila y Dzirula hacia las montañas Likhi. Dividen a Georgia en dos partes: el oeste (antigua Colchis) y el este (antigua Iberia). Los comerciantes solían escalar las montañas y luego abordar nuevamente en la estación de botes del río Kura en el este de Georgia. Un viaje por el río hacia el mar Caspio fue rápido. Según Heródoto, el mar Caspio podría cubrirse fácilmente en ocho días en un barco grande (Herod. I. 203). Uno podría encontrar el río Amu-Daria (Oxus) en el pasado uniéndose al Mar Caspio en su sección sureste. Amu-Daria – Balkh (Bactra) – Indo es el último tramo de la ruta. Y los comerciantes griegos ya estaban en el maravilloso país del ocio y las especias, en la tierra natal de Buda. Los griegos y los romanos, los soldados y comerciantes bizantinos estaban en Georgia con fines de tránsito y dentro de los marcos de la integración europea temprana. Desde el II siglo Antes de Cristo los chinos comenzaron a enviar caravanas de seda a través del Turquestán chino. Luego tuvo lugar el habitual tránsito “transcaucásico” y pónico. Esta ruta era barata, pero muy frágil. Tan pronto como Irán se recuperó del ataque helénico, cortó la ruta organizando la flota del Caspio (*T. Dundua. North and South / Towards the Question of NATO Enlargement/. Tbilisi. 2001, pp. 5-6; T. Dundua. Georgia within the European Integration. Tbilisi. 1999, pp. 30-32*).

La ruta está bien trazada en fuentes grecorromanas. “Aristóbulo declara que el Oxus es el más grande de los ríos que ha visto en Asia, excepto los de la India. Y Patrocles, así como Aristóbulo y Eratóstenes, dicen que es navegable y que grandes cantidades de mercancías indias se traen sobre él hasta el mar de Hyrcanian, y de allí en ese mar se transportan a Albania y se bajan en el río Cyrus y a través de la región que le sigue a la Euxina” (Strabo. XI. 7, 3). Todos los autores enumerados anteriormente, incluido Estrabón, utilizan el tiempo presente que significa que el tránsito “transcaucásico” de las mercancías indias

(a lo largo de los ríos Indo – Bactra (Balkh) – Oxus (Amu-Daria) – el mar Hircanio (Caspio) – Cyrus (Mtkvari, Kura) – Phasis (Kvirila y Rioni) a la ciudad de Phasis (Poti) en Colchis) trabajaron duro en el III siglo A.C., primera mitad del segundo s. A.C., y en 19/20 A.D. cuando Estrabón “publicó” su trabajo.

“Varro dice también que durante esta expedición de Pompejus se supo que son sólo siete días de viaje desde la India hasta los bactrianos, el río Bactra, que desemboca en el Oxus; y que las mercancías de la India, transportadas por el Mar Caspio, y por lo tanto hasta el río Ciro, no pueden ser traídas por tierra más de cinco días hasta Phasis en Ponto” (Plin. NH. VI. 52). Está bastante claro que Varro habla de la posibilidad del tránsito “transcaucásico” hacia el 65 A.C., ya se había roto. Y Plinio no tiene nada que añadir. Nuevamente, no hay tránsito en los años 70 del siglo I A.D.

Los seléucidas obtuvieron acceso directo al mercado de las especias baratas ya a principios del siglo III Antes de Cristo. Los griegos que vivían en Siria organizaron un suministro de especias de Europa a través de la ruta fluvial “Transcaucásica”, ahorrando así mucho dinero en el transporte de los productos indios. Comenzaron a obtener una ganancia considerable. Luego hubo que compartirlo con los aliados, griegos de Bactria. Monedas de Colchian del siglo III Antes de Cristo se encontraron en el Asia Central, monedas bactrianas del siglo II Antes de Cristo fueron encontradas en el este de Georgia, y la presencia de los bactrianos en Colchis da fe de este comercio.

Haciéndose más fuertes, los Arsácidas de Partia/Irán cortaron este comercio organizando la flota del Caspio. A partir de ese día, solo sus comerciantes pudieron tener acceso directo a las especias transportadas hacia Europa. Los Seléucidas no tuvieron que hacer más que pagar una enorme suma por los bienes traídos de la orilla izquierda del Éufrates. Los romanos, que ya gobernaban Siria, tenían que hacer lo mismo.

Así mismo, el tránsito Transiriano se convirtió en el más importante, siendo interrumpido solo a veces por los mismos romanos, humillando a los Partos y con la ayuda de los Kushanos organizando el suministro de seda y especias de Europa a través de la ruta comercial “Transcaucásica” (*T. Dundua. Georgia – Early Origin and Antiquity. Appendix /in Georg. with Engl. Summary/. Tbilisi. 2019, pp. 28-40*).

Cuando finalmente se rompió el tránsito “transcaucásico”, los bizantinos hicieron todo lo posible para llegar a Asia rodeando el mar Caspio en el norte y

avanzando hacia los turcos, que ya vivían en Asia central. Pero esta ruta de la estepa al norte del mar Caspio, no fue agradable debido al muy bajo nivel socioeconómico de los montañistas caucásicos en ese momento. Cuando este nivel se hizo un poco más alto, Génova organizó el suministro de seda y especias de Europa a través de las regiones del norte del Caspio y el “norte del Cáucaso” hasta Crimea (Caffa). Y el resto del recorrido fue el siguiente: Sebastopolis (Sokhumi, Georgia) – Trebisonda – Galata – Italia. Cuando los otomanos disminuyeron el comercio italiano, África fue rodeada por los barcos portugueses (*T. Dundua. The Making of Europe /Toward History of Globalization/. The Caucasus and Globalization. Journal of Social, Political and Economic Studies. Volume2, Issue 2. Sweden. 2008, p. 41*).

**De la Edad Media a la Edad Moderna.** En los siglos séptimo-décimo, dos importantes acontecimientos de política exterior jugaron un papel importante en la historia de Georgia. Primero fue el surgimiento de los árabes y la expansión del islam y, segundo, la formación de un poderoso estado seminómada por los jázaros al norte del “Cáucaso” en el curso inferior del río Volga (*E. Avdaliani. Georgia and Silk Roads (6th-13th cc.) /in Georg. with Engl. Summary/. Tbilisi. 2019, pp. 65-76; A. K. Bennisen. The Great Caliphs. Yale University. 2009, pp. 141- 150*).

Las guerras entre árabes y bizantinos, así como un largo conflicto entre árabes y jázaros, socavaron gravemente el potencial económico del “Cáucaso Meridional”. Famosos por varias rutas comerciales en la Antigüedad tardía, esos corredores casi dejaron de operar a través del “Cáucaso” en el siglo VII. Sin embargo, fue en este momento cuando lentamente comenzaron a formarse nuevas rutas comerciales (corredores). Desde el cambio de los siglos VII-VIII, la actividad económica comenzó a desplazarse de las ciudades armenias a la cuenca de Kura-Araxes, lo que llevó al crecimiento de Tbilisi y varias ciudades en Arran y Shirvan. (*E. Avdaliani. Georgia and Silk Roads (6th-13th cc.), pp. 100-102*).

Otro factor importante que contribuyó al crecimiento económico de la parte oriental del “Cáucaso Meridional” fueron los estrechos contactos económicos que desde finales del siglo VIII se formaron entre el mundo islámico y los jázaros. El desarrollo económico y el fomento de las relaciones comerciales también deberían haber sido causados por la decisión de los abasíes de trasladar la capital de Damasco a Bagdad, relativamente más cerca del “Cáucaso meridional” (*T. Noonan. The Economy of the Khazar Khaganate. The World of the Khazars. Leiden. 2007, pp. 207-244*).

Bajo el dominio Abasí, las ciudades georgianas y, en particular, las armenias experimentaron un desarrollo significativo debido al crecimiento económico general que tuvo lugar en el “Cáucaso meridional” y el Oriente Medio. Es de destacar que un largo y difícil proceso de unificación de Georgia coincidió con el marcado crecimiento económico de las ciudades y aldeas georgianas antes mencionado. Esto condujo al desarrollo de toda una red de rutas comerciales regionales a lo largo de las fronteras de Georgia, que a su vez estaban vinculadas a rutas comerciales transcontinentales mucho más grandes que atraviesan Mesopotamia, el norte de Irán y Bizancio (*E. Avdaliani. Georgia and Silk Roads (6th-13th cc.), pp. 100-102*).

La aparición de los Selyúcidas en la segunda mitad del siglo XI solo ralentizó ligeramente el funcionamiento de las rutas comerciales cercanas a las fronteras de Georgia. Del siglo XI al siglo XII nuevamente vemos el crecimiento económico de las ciudades de Arran, Shirvan y Armenia bien evidente en las fuentes escritas en georgiano, persa-árabe y armenio (*V. Minorsky. Studies in Caucasian History. London. 1953, p. 105*).

Asimismo, al igual que las grandes rutas transcontinentales, las carreteras de importancia regional también estaban situadas fuera del territorio georgiano, pero no obstante cerca de las fronteras del Reino de Georgia. Esto significó que en el momento de la unificación de Georgia (finales del siglo X), el país se encontraba nuevamente en la periferia de una importante actividad económica en la región.

Desde el establecimiento de las rutas comerciales que atraviesan Arran, Shirvan y Armenia tuvo lugar simultáneamente la formación de una monarquía georgiana unida, los Bagrationis (dinastía georgiana gobernante), en los siglos XI-XIII iniciaron una política expansionista impulsada por el deseo de dominar la región rutas comerciales que atravesaban Dvin, Barda, Ganja, Tbilisi, Ani, Trebisonda, Ahlat, Tabriz y muchas otras ciudades importantes (*E. Avdaliani. Georgia and Silk Roads (6th-13th cc.), pp. 196-197*).

La invasión de los mongoles revolucionó todo el tejido del siglo XIII, las rutas comerciales que cruzaban el “Cáucaso”, lo que provocó la pérdida gradual de control por parte de los georgianos sobre el comercio regional. Hubo períodos en los que los italianos y otros europeos comerciaron con los puertos de Georgia occidental en los siglos XIII y XV, o cuando el Reino de Kartli-Kakheti, en el siglo XVIII, trató de revitalizar su comercio del “Cáucaso del Norte”, pero en general el país perdió el papel de tránsito comercial que una vez

poseyó (*The Role of Trade Routes in Georgian History*

<http://georgiatoday.ge/news/20840/The-Role-of-Trade-Routes-in-Georgian-History->

Esto duró efectivamente hasta finales del siglo XX cuando, después del colapso de la Unión Soviética, una serie de carreteras, oleoductos, ferrocarriles y otros proyectos de infraestructura comenzaron a correr desde el Caspio hasta el Mar Negro a través del territorio georgiano. Georgia volvió a su posición entre los mares Negro y Caspio, entre Asia Central y Europa del Este.

Uno de estos proyectos es el ferrocarril de 826 kilómetros Bakú-Tbilisi-Kars, inaugurado en 2017, que permite la entrega de carga entre China y Europa con una duración de transporte de aproximadamente dos semanas. Se podrán transportar hasta ocho millones de toneladas de carga en el ferrocarril Bakú-Tbilisi-Kars para 2025. Además, oleoductos como Bakú-Tbilisi-Ceyhan (BTC) y el *Trans-Anatolian Pipeline* (TANAP) crean una red que abarca el Caspio y el Negro mares con Georgia jugando un papel vital de tránsito.

También hay el factor de China. Desde 2013, cuando Pekín anunció su “Iniciativa de la Franja y la Ruta” (BRI) de casi US\$ 1 billón, Georgia ha tenido la oportunidad de formar parte de la iniciativa que planea conectar a China con Europa a través de los corredores de Rusia y Asia Central (*China’s Belt and Road Initiative in Flux*

<https://www.eurasiareview.com/27022019-chinas-belt-and-road-initiative-in-flux-oped/>).

Asimismo, el período transcurrido desde 1991 ha mejorado la postura del país, Georgia se encuentra en una situación geopolítica favorable. El país ahora está operando con éxito como una importante ruta de tránsito para el petróleo y el gas que se dirigen desde el Caspio a Turquía y los Balcanes. Además, como se argumentó anteriormente, el surgimiento de China y los intentos de revitalizar la antigua ruta de la seda le dan a Georgia una gran oportunidad para evolucionar hacia un centro de tránsito regional con la ambición de reconectar Asia y Europa.