



Del 1 al 21 de Marzo de 2015

Título: De ayer a hoy: dimensiones, alcances y valores en la Ruta de la Seda del siglo XXI

Autor: Xulio Ríos, Director del Observatorio de la Política China

La novedosa promoción del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI confirma la dimensión histórica y cultural del proceso de reforma en China. En efecto, habitualmente concedemos la máxima importancia a la vertiente económica e interna de las reformas; sin embargo, dicho proceso que no arrancarían en 1978 sino, como mínimo, a finales del siglo XIX, tiene una potente dimensión histórica y cultural, pues viene a culminar la revitalización del país y la superación de su decadencia, tanto en términos de poder y significación en el plano global como igualmente en el orden cultural.

La mención a la Ruta de la Seda sigue evocando parámetros diversos y asociados a aspectos tan variopintos como el romanticismo, la grandiosidad, el comercio o el intercambio entre los pueblos en sentido amplio, ligando mundos tan distantes como China y el Mediterráneo. No obstante, como antaño, a día de hoy, el núcleo esencial que le da sentido es su carácter esencialmente práctico y la solvencia económica que le proporciona el soporte de un mercado como el de China, hoy de regreso en la historia. Pese a ello, su simple referencia hace poco más de un año por parte del presidente Xi Jinping ha cosechado un impacto global nada desdeñable pasando a ser un síntoma más del renacer de China y de sus consecuencias en el plano regional y mundial.

Aunque tampoco podemos pasar por alto la existencia de cierto escepticismo en algunos observadores respecto a la posibilidad de que esta ruta, tanto en su itinerario terrestre como marítimo, pueda volver a desempeñar un papel similar al desempeñado en los pasados siglos, lo cierto es que en el siglo XXI que acabamos de iniciar convergen una serie de circunstancias que la pueden hacer posible en poco tiempo si en ella coinciden voluntad política, discurso, liderazgo, capacidad de financiación y una agenda práctica. Y eso, a fin de cuentas, es lo que China garantiza en gran medida a todos los interesados.

También la dimensión cultural es otra variable, junto a la histórica, que no debiéramos menospreciar a la hora de poner en valor este proyecto. Se trata de un itinerario que ha subsistido a lo largo de los siglos en la memoria universal en gran medida por su significación cultural, la más persistente de todas cuantas lo han connotado. La Ruta es expresión de valores como la diversidad y el diálogo pacífico e integrador en un cosmos heterogéneo que lejos de representar un problema advierte de un enriquecimiento colectivo que fomenta la tolerancia y el encuentro. Importa especialmente que en esta nueva actualización funcionen los vasos comunicantes a este nivel y más en concreto en relación con el respeto y el rescate de la tradición en cuanto incorpore de manifestaciones positivas, incluyendo la genuina cultura política que responda a los tiempos de cada sociedad.

La invocación contemporánea a la Ruta de la Seda ejemplifica la ambición del proceso chino y su vocación humanista. Es un regreso al mundo que hasta ahora hemos podido calibrar en gran medida a través de su presencia exportadora pero que ahora se enriquece con propuestas de mayor alcance y significación, mucho más integrales. Es transporte, es energía, es comercio, es moneda, pero la conectividad va más allá de cada uno de estos rubros considerados de forma aislada. El corredor terrestre y la ruta marítima conforman una dimensión geopolítica que realza el protagonismo de sus participes y reactiva los vínculos interpartes en el marco del globalizado mundo contemporáneo.

Se diría que se trata de una prioridad estratégica para China por razones estrictamente internas y, en primer lugar, económicas. De una parte, China necesita identificar y generar nuevos mercados de exportación que equilibren su balanza exterior en un contexto caracterizado por la persistencia de la crisis global afectando de manera

singular a mercados importantes, en especial de los países desarrollados. No obstante, la propuesta va más allá de la coyuntura presente y puede favorecer la expansión de los flujos de inversión y desarrollo. Conviene tener presente el esfuerzo ingente de las empresas chinas, tanto públicas como privadas en el futuro inmediato, a la hora de invertir en los países de la Ruta.

Pero es parte integrante igualmente de esa estrategia de superación de las distancias existentes en términos de desarrollo entre las zonas costeras y el interior. La Ruta favorecerá la corrección de los desequilibrios territoriales internos, que son muy notorios, y dará una considerable consistencia e impulso a la estrategia de desarrollo del Oeste del país, en curso desde hace más de una década.

Todo ello introduce un punto de inflexión, generando capacidades para crear un bloque de cooperación económica a través del Mediterráneo, con referentes que alcanzan al sudeste de Asia, India, Arabia y África, completando el círculo iniciado en Asia Central y Europa. Dicha concepción aporta a China un valor añadido en el plano de la seguridad, al reducir su vulnerabilidad en el Estrecho de Malaca. De esta forma, consigue aumentar su presencia e influencia en tan vasto perímetro consolidándose como un referente de alcance y un actor sustancial en tres continentes en virtud de la implementación de una política que excluye el recurso al uso de la fuerza.

Cautelas a ponderar y tener en cuenta

La puesta en marcha de este proyecto tras décadas de acumular experiencia en gestión del desarrollo sugiere algunos lugares comunes. En primer lugar, el tipo de desarrollo y de crecimiento. El sentido práctico inicial y las numerosas carencias existentes sugiere que las infraestructuras, en sentido amplio, ya hablemos de puertos, aeropuertos, vías férreas, carreteras, etc., constituyen un primer mandato inexcusable para fomentar la conectividad y facilitar el desarrollo económico. En tal sentido, conviene no perder de vista la trascendencia de la planificación y la necesidad de incorporar a ella la preservación de los valores ambientales a fin de no caer en un desarrollismo que acabe pasando factura.

Por otra parte, una especial importancia tienen los marcos institucionales. En los últimos años se han ido definiendo en diversos ámbitos, desde la OCS a la CICA, con

instrumentos complementarios nuevos como el Banco de Inversiones en Infraestructuras u otras opciones muy diversificadas ya sea en el plano bilateral como multilateral. La conformación de mecanismos sectoriales (desde el turismo al urbanismo, entre muchos otros) pudiera completarse con otros que preserven una gobernanza eficiente de las claves que inciden en la estabilidad de este itinerario.

Igualmente, a todos interesa la habilitación de fórmulas orientadas a garantizar la estabilidad y la paz en las proximidades limítrofes, junto a la propia estabilidad interior. El desarrollo de una intensa diplomacia de vecindad, que China acoge con renovado empeño, debe basarse en evitar reproducir tradicionales mecanismos de dominación que pudieran haber impregnado la región, en Asia Central, en tiempos no tan lejanos.

La importancia de incorporar una dimensión social abunda en la necesidad de sumar al proyecto a las diversas sociedades. Se trata de que la primacía de la economía o la política a través del diálogo e implicación activa de gobiernos y empresas no menosprecie la traducción de los nuevos flujos en oportunidades para mejorar las condiciones de vida a lo largo del itinerario. La erradicación de la pobreza, el empleo, la salud o la educación son dimensiones cuya atención facilita la adhesión pública a un proyecto alejado de cualquier voluntad colonizadora y que, por el contrario, permite que los beneficios no solo alcancen a los magnates o a las empresas sino también a la gente común que de otra forma pudiera interpretarlo como una maniobra oblicua para ganar influencia estratégica por parte de los agentes más poderosos.

En el orden político, cabe significar la oportunidad que brinda para tejer alianzas constructivas que favorezcan tanto el bienestar interno como la estabilidad exterior. El fomento de unas relaciones políticas óptimas con los países que conforman la ruta, potencian energías y terrenos comunes que pueden derivar no solo en beneficios económicos sino un flujo generoso en el orden comercial y cultural. La diplomacia de vecindad que en los últimos tiempos ha recibido un claro empuje es una pieza esencial de este proceso y puede contribuir de modo claro a soslayar las tensiones y discrepancias haciendo prevalecer los intereses comunes.

España en la Ruta de la Seda

A lo largo de los siglos, la Ruta de la Seda cambió muchas veces de recorrido. Hoy, en Europa, tiene un poderoso polo de referencia, Alemania, pero la Ruta va más allá de Berlín y señala un nuevo camino para fortalecer las relaciones entre China y la UE, mejorando las conexiones entre los mercados y no solo entre ellos. La propuesta que entraña este resurgimiento de tan ambicioso cinturón económico sugiere la actualización histórica de sus itinerarios pero con unas constantes que prevalecen:

Recientemente, China lanzó un primer servicio de trenes de carga que conecta la ciudad de Yiwu, en su costa oriental, famosa por su condición de gran supermercado mayorista, y Madrid, marcando el inicio de un servicio regular sobre la Ruta de la Seda, a lo largo de más de 13.000 kilómetros. No obstante, no es la terrestre la única opción. La posición geopolítica de España como garganta del Mediterráneo y su papel en relación al Norte de África ofrece interesantes oportunidades en orden a la implicación en la Ruta Marítima de la Seda que une numerosos puertos de varios continentes. Convendría reflexionar sobre la oportunidad y el interés de sumar los puertos españoles a este proyecto que sigue creciendo con proyecciones que alcanzan no solo a Centroeuropa sino también a Italia y otros estados mediterráneos. Las conexiones marítimas entre países europeos, del Medio Oriente y norteafricanos se verían facilitadas con la participación activa de España en dicho proyecto.

Desde siempre, los puertos han sido lugares de encuentro de culturas, de diáspora y de mestizaje. Hoy día, los puertos del Mediterráneo desempeñan un papel cada vez más importante en lo referente a los continentes vecinos y a nivel mundial, especialmente en los intercambios entre Europa y Asia. El aumento del poder de los países de Asia, y en concreto de China, ha reforzado aun más este posicionamiento estratégico en la ruta entre Asia, Europa y América.

La geografía económica está experimentando un gran cambio. El Mediterráneo ha sabido demostrar ampliamente su capacidad de adaptación. En tal sentido, en lo que a España se refiere, debe recordarse que puertos como Valencia, Algeciras, Barcelona, Las Palmas y Bilbao se han posicionado en el top 125 mundial. Tras los gigantes asiáticos, Estados Unidos, Alemania y Holanda, España aparece en el puesto 11 del mundo en número total de contenedores de Europa, situándose como tercera potencia del continente. Además, junto con Japón la tercera posición como país que más puertos ha colocado entre los 125 primeros del mundo, y la primera a nivel europeo, por delante

de Reino Unido, con cuatro, y Alemania e Italia, con tres respectivamente. Concretamente, Valencia es el primer puerto del Mediterráneo, el quinto de Europa y ocupa el puesto 30 a nivel mundial, mientras que la Bahía de Algeciras es el sexto europeo, el segundo del Mediterráneo y el 34 del mundo.

Las relaciones sino-hispanas atraviesan un momento de inflexión no solo en función de las controversias recientes, en gran medida superadas tras el viaje del presidente Rajoy a China en septiembre de 2014, sino por la acusada evolución del contexto global en que se desarrollan. En el plano bilateral, el sustancial aumento del poder de China, a cada paso más visible, discurre en paralelo a la disminución del poder y la influencia de España en dos ámbitos geopolíticos clave: la Unión Europea y América Latina, donde las preferencias de China discurren por otras alternativas, fijando su atención en una relación más directa con los actores de mayor peso. La nueva posición de China en el mundo le impone una re-estratificación de sus relaciones con terceros, prestando creciente atención a los países más destacados, estableciendo una agenda de prioridades que atiende a diversos criterios pero en la que es indispensable movilizar recursos y acciones para figurar de forma dinámica.

España ansía formar parte del grupo de cabeza de países europeos con relaciones preferenciales con China y por eso procura tener estrategia, agudizar el ingenio, mejorar su acción diplomática, aportar energía positiva, analizar las implicaciones de los proyectos globales chinos y definir áreas específicas de diálogo con el gigante oriental para desatascar unas relaciones que discurren por vías a cada paso más modestas, quedando atrás en relación a otros socios.

En dicha perspectiva, resulta esencial que el conjunto de la sociedad española y sus actores principales dejen de contemplar a China como un “país lejano” pues su presencia entre nosotros y nuestro entorno próximo irá en aumento. En vez de dejarse llevar por la sorpresa que nos depara la ambición inversora china en relación a ciertas empresas o sectores productivos, resulta esencial una adecuada y objetiva percepción de sus contornos y la adopción de decisiones que permitan reorientar el futuro si queremos que China siga ocupando una posición destacada en la agenda exterior española y que España cuente en la política exterior china.

No basta ya con la reafirmación de las excelencias de la sintonía política a nivel oficial y de las bondades de los instrumentos en vigor. Es hora de darle la debida

importancia a esta relación, propiciando una “revolución interna” que dote de mayor contenido las relaciones bilaterales, apoyándose en una mejor identificación de nuestras ventajas comparativas y en la complementariedad con las grandes opciones estratégicas de Beijing.

La implicación activa de España en esa recuperada Ruta de la Seda debe ser un exponente principal de ese ejercicio de inflexión que requiere el nuevo tiempo de las relaciones bilaterales, llamado a superar la actual atonía. En él también debe haber espacio para el desarrollo de una diplomacia pública activa, sin el absurdo temor a las diluciones del mensaje, arbitrando y fomentando el diálogo local y a otros niveles. Huyendo de afanes monopolizadores y excluyentes, con un país de las dimensiones de China se necesita hablar con muchas voces, sin merma de garantizar una coordinación eficaz de los diferentes actores involucrados.

Por su inmenso poder simbólico pero igualmente por su atractivo material, la Ruta de la Seda Marítima y el corredor terrestre ofrecen esa bandera de enganche para un nuevo tiempo a condición de que una adecuada proporción de realismo y ambición permita aprovechar las oportunidades logísticas que ofrece. Quedarse al margen, a expensas de lo que otros decidan o recrearse en la falta de iniciativa agravará peligrosamente la condición periférica que España va adquiriendo en las relaciones de China con Europa.

Conclusión

En muy poco tiempo, tras su presentación en 2013, el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI han pasado a formar parte de la agenda global, despertando un especial interés, lo cual revela su atractivo y su credibilidad. No obstante, cabe profundizar en sus implicaciones más allá de lo estrictamente económico y comercial, prestando especial atención a las dimensiones institucional, ambiental, cultural y social, con el fin de conformar un proyecto integral que garantice no solo su éxito empírico sino que también refuerce su vocación humanista.

El éxito no está garantizado y el camino por recorrer es largo y complejo. Mucho va a depender de la propia capacidad de China para tener éxito en sus reformas internas,

culminando la transformación en su modelo de desarrollo y afianzando la ruta del Estado de derecho.

Igualmente, cabe significar la idoneidad de impulsar sus relaciones de forma estable con los países vecinos y los demás intervinientes en este largo itinerario. No solo se trata de prestar atención a los más grandes o a aquellos en los que convergen intereses de mayor alcance, sino de aprovechar también el proyecto para conformar un nuevo modelo de relaciones internacionales capaz de afianzar, con una diplomacia de vecindad de largo alcance, sólidos vínculos de paz y estabilidad en las áreas circundantes.

BIBLIOGRAFIA

AUBOYER, J: La Route de la Soie, Réunion des Musées Nationaux, París, 1976.

BIARNES, Pierre: La route de la soie : Une histoire géopolitique. Ellipses, París, 2014.

HOLLMANN, Thomas O.: La Ruta de la Seda, Alianza Editorial, Madrid, 2008.

NEEDHAM, J: De la Ciencia y la tecnología chinas. Siglo XXI, Madrid, 1978.

ROBERT, Jean-Noël, De Rome à la Chine, Sur les routes de la soie au temps des Césars (4ème ed. revue et augmentée), Les Belles Letres, 2014.