

La Ruta de la Seda: varios motores de desarrollo y dos disparates



Dialogue with China Project
与中国对话项目

Artículo a publicarse en noviembre en Global Square Magazine

<https://www.globalsquaremagazine.com>

Una brevísima recapitulación

Con una Unión Europea a merced de su voluntad de ser y con el horizonte del Brexit situado en enero, no debíamos ignorar el continuo ascenso de Asia y el avance de la integración megacontinental desde el otro extremo de Eurasia impulsada por Beijing. Pese a las guerras comerciales.

En algún momento Europa tuvo una idea en ciernes sobre cómo contribuir a una integración euroasiática. Al fin y al cabo, por una suma de acontecimientos históricos la ocasión pareció presentarse *ad portas* por una suma de factores acumulativos que conformaban una obviedad. El primer elemento fue la apertura y la reforma china, a partir de 1978 (que inició la más reciente y mayor transformación material de la humanidad). Luego se encadenaron la caída de la URSS y sus regímenes satélites en Europa (una forzada integración euroasiática parcial e insostenible). A fines del siglo XX, con las negociaciones para una mayor ampliación de la UE hacia el Este en marcha, con una Rusia que aún se pensaba como socia posible de Occidente, y con una China esperando ingresar en la OMC, las condiciones parecían favorables.

Pero ese *momentum* se perdió. Y aunque lo pudiéramos haber previsto, tampoco podríamos haber hecho nada ante la manera en la que el Washington de Bush concibió su actuar en Asia Central y Oriente Medio. Hoy por hoy, desde Europa, cuando nos toca, nos contentamos con coadyuvar, cuando se puede, en paliar algún efecto o restos de esas mega-acciones tras el 11-S. Y son aciertos ocasionales, no de planificación. Paralelamente, la mala praxis de la conocida tragedia en Ucrania no preanuncia ninguna noción integradora mayor en esa latitud puntual, ni tampoco la guerra comercial trumpista contra China y nosotros (entre otros), que podría alcanzar –si no las ha alcanzado ya- características de “sabotaje económico”, según comentan varios analistas. A fin de cuentas, el más influyente twitterero del mundo aspira a la reelección, y en cualquier análisis sosegado y prospectivo cabe prever su progresiva alienación del debate doméstico que le es adverso, sumando despropósitos internacionales mayores que le hagan protagonista en aquél.

Como han dicho tantos *ad infinitum*: si el proyecto europeo no persiste con fuerza, deberemos practicar el seguidismo, lo cual no es una opción. Sí lo es una voluntad de acción europea cohesionada combinada con una correspondiente y mayor proyección transcontinental. De manera que hasta nuevo aviso de la realidad nos queda prestar atención, además de al presente, al medio y largo plazo. Hoy por hoy esto sería sinónimo de una mayor interacción con el ascenso de Asia y una voluntad de conectar imaginativamente con su mayor expresión concreta. O sea con lo que se conoce como la Franja y la Ruta (一帶一路 en chino, OBOR en sus siglas en inglés), o más a menudo entre nosotros como “Ruta de la Seda”.

La primera articulación de Eurasia

Un dicho tradicional chino proclama que “si quieres ser rico, primero tienes que construir un camino” (要想富，先修路). Como es sabido, desde 2013 Beijing ha entendido esta premisa aplicándola a nuestra era. Así se ha empeñado en la construcción de infinidad de carreteras, supercarreteras, ferrocarriles, rutas aéreas y marítimas y autopistas ciberespaciales (incluyendo la telefonía móvil). O sea, entendiendo la realidad geoeconómica combinada con elementos de era digital y en que la geografía original no cambia (excepto por el cambio climático), lo que varía es la manera de concebirla y actuar en ella.

Decir que OBOR es una iniciativa de dimensiones históricas es decir poco. En verdad es la principal iniciativa de infraestructuras anunciada en toda la historia de la humanidad, y en verdad, con diferencia, de unas dimensiones y empuje infinitamente mayores que la histórica “Ruta de la Seda” (periclitada hace cinco siglos y activa durante milenios, aunque alimentada desde centros de poder muy menores si los comparamos con los actuales). Esto se debe a que OBOR es apoyada conscientemente por una suma de Estados y empresas transnacionales y bancos de dimensión global. Vale decir por significativas palancas de tracción financiera y material.

Eres lo que has sido: la fuerza de tracción del Este

La antigua China destacó en planes titánicos como la Gran Muralla y el Gran Canal (recordemos, construidos siglos antes del nacimiento de los Estados-nación europeos). Y en la era actual el país-continente ha vuelto a demostrar su músculo en la erección de

sus principales infraestructuras de las recientes décadas. Ello permite prever aportes colosales a escala internacional. Sólo en el uso del cemento (un elemento central de los proyectos ingenieriles) China utilizó más de él entre 2011 y 2013 que los Estados Unidos en todo el siglo XX. Como resultado, dispone de una proverbial experiencia y capacidad industrial. Paralelamente su oficio diplomático es reconocido y ha adquirido un carácter ubicuo. **Mientras varios países europeos han recortado presupuestos en diplomacia y acción exterior (aún no recuperada), China ha incrementado exponencialmente su capacidad de interlocución.** Ésta abarca su presencia en los ámbitos y foros internacionales tradicionales y aquellos más recientes. Destaca la Organización de Cooperación de Shanghái, el G20, el foro de alto nivel de los BRICS, el Foro China-CELAC, el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII). En fin, en nuestro vecindario Beijing ha enmadejado el Foro para la Cooperación entre China y África (FOCAC en sus siglas en inglés). En cuanto a Europa, además de las periódicas citas UE-China, ha sabido impulsar un esquema de diálogo inédito: el conocido como 16+1 (que ahora es 17+1), celebrado periódicamente con los países de Europa oriental (a la que se ha sumado Grecia), entre otras tantas reuniones en las que siempre se habla de infraestructuras de interconexión.

Además, China destaca por la creación de encuentros al más alto nivel absolutamente innovadores, donde resalta la cumbre celebrada desde 2014 en la ciudad de Wuzhen (fértil en dinamizar la controversia). Allí se ha abogado por la importancia multidimensional de la revolución digital, de la que forma parte la inteligencia artificial, muy desarrollada por ingenieros chinos y probablemente un aspecto central de la civilización del siglo XXI.

Actualmente la Unión Europea (UE) estudia y reestudia cómo participar de la manera más adecuada. Parafraseando el dicho chino que reza que para actuar exitosamente en China hay que adaptarse a las “características chinas” diríamos que en el extremo occidental de OBOR se analiza con sumo interés cómo interconectar de la mejor manera con características europeas. Queda por dilucidar o compatibilizar más las implicaciones de captar a China como un país con el que se tiene una “asociación estratégica integral”, que Bruselas también anuncia entender como “rival sistémico” desde abril de este año.

¿Qué debiéramos valorar desde España?

1.- Es interesante recordar, por un lado, que en esta última década China ha llegado a ser el segundo país tenedor de deuda española después de nuestra vecina Francia; que la comunidad china presente en España es la que más empresarios autónomos genera y presentes en casi todas nuestras ciudades y barrios. En esta andadura han aportado capital y trabajo a ellos mismos así como a madrileños, barceloneses, bilbaínos, valencianos, sevillanos, murcianos, gallegos y a otros conciudadanos. Y progresivamente sus emprendimientos abarcan cada vez más áreas. Y así, el Banco Industrial y Comercial de China (ICBC en sus siglas en inglés), el mayor del mundo por capitalización bursátil, implantado en 2011, primero en Madrid y luego en Barcelona, sirve a españoles y a una inmigración china que en 2019 está superando las 200.000 personas, que prosperan en el extremo occidental de Eurasia.

2.- Porque China plantea un diálogo basado en la interconexión euroasiática (y global) en pos de una riqueza compartida, lo que en otras palabras es lo que en las escuelas de negocio del mundo es conocida como una situación *win-win*. Que se materialice esta finalidad es una responsabilidad compartida. En este punto, ciertamente que debemos insistir en el equilibrio, sin sobrevalorar el déficit comercial que siempre tendremos con un titán económico. **Paralelamente debiésemos fortalecer qué más podemos hacer para ser más innovadores y competitivos, y a la vez sondear emprendimientos al más alto nivel que podamos acometer conjuntamente con los proverbiales innovadores chinos.**

3.- OBOR se basa en hechos muy concretos y visibles que nos interpelan. El ejemplo más evidente es el tren de mercancías que une comercialmente en un trayecto que tarda entre 19 y 21 días a la ciudad oriental china de Yiwu con Madrid y que nuestra prensa destaca periódicamente desde su primer viaje, en diciembre de 2014. Como sabemos, a lo largo de 13.000 kilómetros atraviesa Eurasia y llega a Madrid tras cruzar China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania y Francia. Zaragoza se ha unido hace poco como referente relevante de una interconexión que hace sólo una década habría parecido pura ciencia ficción.

4.- La existencia de la Ruta de la Seda Marítima. En el último lustro ha destacado paralelamente con la continental la vertiente marítima de OBOR. En otras palabras, la Ruta de la Seda Marítima, que tiene en el delta del Río de las Perlas y la Gran Bahía más meridional de China uno de sus núcleos fundamentales. Su propósito es convertirse en un titánico entramado logístico que a la vez se convierta en un clúster tecnológico de clase mundial. Argumentos sobran para este proyecto puesto que Zhuhai-Macao y Hong Kong forman parte de una gran provincia, que, como Guangdong, canaliza un 37% de las exportaciones de China y produce más de un 12% del producto interno bruto del país. En esta latitud se asientan pilares fundamentales de OBOR. Por un lado, el puente de 55 kilómetros que actualmente une a Guangdong con Zhuhai y Hong Kong, por el que transita una parte de lo que produce el país-continente. Y por otro, a pocos kilómetros, se erige la ciudad de Shenzhen, cuna de Huawei y de la inteligencia artificial, centrada en una innovación que ensaya, entre otros aspectos, el desarrollo de las comunicaciones y el tráfico. Un trasiego que comprende el que se da en las megalópolis hasta la planificación de barcos capaces de recorrer sin piloto cientos de kilómetros (y eventualmente miles de kilómetros). Muy probablemente antes de 2030 China se habrá convertido en la referencia mundial en innovación en este sector y la Gran Bahía será uno de sus referentes fundamentales.

5.- Como consecuencia de lo anterior: nuestra vertiente marítima. Porque la interconexión continental terrestre que vincula a Madrid con Yiwu es insuficiente por definición. Así lo ha entendido Puertos del Estado, encaminado desde hace un par de años en misiones comerciales para presentar la oferta logística costera española en el Mediterráneo. Actualmente se promueven en China los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Huelva y Valencia, además de las empresas Renfe Operadora, Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, Suardiá, y las principales navieras y reconocidas operadoras portuarias implantadas entre nosotros, que operan como puentes y lobbies entre Europa y China, como MSC, Hutchison, Cosco y Hanjin. Regularmente explican que a través de ellos se pueden ahorrar cuatro días para entrar al continente que

a través de grandes y tradicionales puertos septentrionales de Europa. Actualmente se necesitan cerca de ocho días en los enlaces marítimos de rutas más largas que conducen a Ámsterdam y Hamburgo. Por tanto, de ser escuchados en Oriente, se vería que se ahorraría significativamente en fletes y se contribuiría también a disminuir el impacto medioambiental.

Las gestiones son importantes porque cerca del 40% de las mercancías procedentes de China llega en tránsito, o sea pasando hacia terceros países. Ellas van unidas a la complementación con el Corredor Mediterráneo, doble vía ferroviaria de alta velocidad, planificada para unir a Barcelona, Valencia, Alicante, Murcia y Málaga, conectando desde Algeciras hasta la frontera francesa y vinculándonos a su vez con el resto de Europa y por extensión con el flujo de mercancías Este-Oeste. **Todas estas previsiones del Mediterráneo español en conjunto constituyen una gran estrategia porque abogan por nuestros puertos como una alternativa mejor y más rápida que transforma la manera en que tradicionalmente se ha visto el trasiego de mercancías entre China y Europa.**

6.- Otro punto a considerarse es el avance chino en las autopistas de la información. Sus 1.400 millones de habitantes utilizan internet constantemente. Y por extensión su economía digital suma 3,4 billones de dólares, el 30% de su PIB, apoyada en el mayor número de internautas del mundo, más de 854 millones, acompañados de una infraestructura superior a las 1.400 millones de líneas telefónicas. Son los datos centrales con los que se propagará la inteligencia artificial. Y precisamente es este desarrollo el que vehiculará las comunicaciones y el transporte transcontinental y transoceánico.

Dos disparates en los extremos de Eurasia: el Brexit y el encono hongkonés

Podemos parafrasear la historia afirmando que no hay grandes desafíos en Eurasia sin nudos gordianos que dilucidar o desatar. Hoy dos de ellos se sitúan en los extremos del megacontinente. El Reino Unido, históricamente pródigo en su esfuerzo por moldear “las reglas del juego” geopolíticas y los deportes principales del mundo moderno, ha logrado empequeñecer dramáticamente su margen de maniobra con la desencajada promesa de un futuro mejor que la aleja de Europa y también de Eurasia, donde fue un actor destacado durante un siglo y medio. Y con efecto retardado y enrevesado ha logrado retrospectivamente arrastrar a Hong Kong. En efecto, antes de retirarse de su ex colonia logró introducir en el ambiente el concepto de una democracia que nunca practicó allí a la vez desconsiderando el vecindario económico, político y geopolítico en el que se insertaba la ex colonia. Conviene recordar que con su régimen de Región Autónoma Especial (RAE), Hong Kong, pese a sus dimensiones, pero con sus grandes bancos, empresas y transnacionales que desde allí operan, ha jugado un papel fundamental en China continental y uno creciente en la Eurasia continental. Sólo recuérdese el plan de expansión acordado hace dos años por DHL para su centro logístico de Asia Central en Hong Kong. Para no entrar en los detalles mundialmente sabidos de las interconexiones transoceánicas que atesora la ex colonia.

Es cierto que hoy por hoy Hong Kong representa menos de un 3% del PIB de China en comparación con la cifra de 1997, que era relativamente varias veces superior. Pero por otro lado, cuenta el futuro: está claramente incluida en el proyecto del Plan de

Desarrollo para la Gran Bahía Cantón-Hong Kong-Macao del gobierno chino que es parte de OBOR.

Más allá de lo que piensen los actores de la sociedad hongkonesa que protestan en estos últimos meses (protagonizando notables saltos de la legalidad, preámbulo de la disrupción de inversiones y negocios), acercan al territorio a un caos del que será difícil salir si se ahonda, y colateralmente debilitándole la perspectiva euroasiática y marítima. Dan la impresión de alejarse respecto de su histórico sentido común, pragmatismo y realismo que en su momento axial de 1997 (año de la devolución de Hong Kong a China) describió con esos adjetivos el gran autor chino que fue Louis Cha. La manifestación continua puede desembocar en un caos crónico y por ello causa perplejidad no sólo en el resto de China, sino que entre políticos, diplomáticos, innovadores e inversores en diversos países y regiones del mundo, incluida Europa. En un caso extremo podría verse relegada por la unidad de propósito de las ciudades de su entorno y por una inversión extranjera que bien podría decididamente decantarse hacia esas otras ciudades, además de hacia otras latitudes.

¿Está siguiendo Hong Kong, por otra senda, la miope perspectiva histórica de su antiguo mentor? Es debatible. **Cabe atestiguar que en cuanto al Reino Unido, su Brexit sigue enzarzado en su propio bucle encaminado a *desanclar* al país de Europa alejándolo de Eurasia (y acercándolo a una hipotética fragmentación ulterior).** Son asuntos candentes que previsiblemente serán comentados en la próxima cumbre de ASEM en Madrid, en diciembre de este año.

Augusto Soto

Director de Dialogue with China Project y profesor en ESADE, Barcelona

Miembro de la Belt and Road Studies Network, Beijing