

一带一路: Una renovada tracción desde el oeste de China



Dialogue with China Project
与中国对话项目

La crisis originada por el Covid-19 ha pasado a impregnar casi cualquier reflexión. Curiosamente, no ha sido sino hasta su más reciente desarrollo cuando se comienza a hablar, ¡finalmente!, de la necesidad de una verdadera comunidad internacional, más allá de un grupo rector reducido de países, que por otro lado aún ni siquiera ha sido convocado (el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas no lo ha sido todavía).

De vérsela como una epidemia grave que presumiblemente entraría en los anales futuros de la historia sanitaria mundial la crisis ha devenido en una separación de aguas que promete variar el sistema internacional e incluso girar su compás civilizatorio.

Hasta un ayer que hoy parece una eternidad, la atención se concentraba en algunos temas internacionales todavía reconocibles. Por ejemplo, allí sigue la campaña electoral norteamericana (fantasmagórica), el Brexit sigue allí (transportado a una *tierra de nadie*), y así también los conflictos en Siria, Ucrania, además de otros conflictos, mediaciones e iniciativas de paz, sin que antes de la emergencia sanitaria se les hubiese encontrado una salida coherente.

Pero hay un tema internacional de naturaleza distinta, que desde 2013 ya había crecido hasta convertirse en uno global por derecho propio, que sumaba razones, planes e

inversiones. Es el megaproyecto conocido como Una Vía, Una Ruta (一帶一路), o Nueva Ruta de la Seda, como se la conoce mayoritariamente en Occidente.

¿Volverá a la realidad Una Vía, Una Ruta (一帶一路)?

Por supuesto, primero, porque la historia con mayúsculas registra el regreso a la normalidad. Los múltiples rastros de trayectos marítimos y terrestres de la Ruta de la Seda indican que plagas mucho más mortíferas que el Covid-19 han assolado cíclicamente a la geografía euroasiática a lo largo de milenios. Tras la sanación el comercio y el intercambio cultural, además de político, han regresado a su bullente normalidad.

Segundo, porque hasta antes de la crisis del Covid-19, Una Vía, Una Ruta era el único proyecto que, incluyendo a gran parte de los países del mundo, avanzaba sostenidamente. El modelo unilateral de cierre de fronteras actual es sólo técnico, en el sentido de que es simplemente el prerequisite sanitario transitorio para el regreso a la normalidad.

Tercero, porque el mundo online aunque se ha demostrado que es riquísimo y puede acompañar los procesos del mundo presencial (lo está demostrando esta crisis), es obviamente incapaz de suplantar ni obviar al mundo material y a la geografía. De manera que el *The World is Flat* (proclamado por Thomas Friedman en la pasada década) lo es de una forma y de otra no. **Y la reconsideración del despliegue de la tecnología 5G aumentará hacia una simbiosis cuasi sincrónica con el mundo material, incluidas las correlaciones más avanzadas que cabe imaginar hoy, como G6.**

Cuarto, la ecología reforzará Una Vía, Una Ruta. A pesar de cualquier depresión económica a la vista, inevitablemente la actividad volverá, y con ella se reanudará fuertemente una industria y un comercio, y unas inversiones que tendrán en la dimensión verde un motor relevante. No inmediatamente en el complejo proceso de recuperación, pero progresiva y decididamente.

Quinto, porque el tren Yiwu-Madrid, uno de los componentes más emblemáticos de 一帶一路 -tras su pausa obligada-, ha vuelto a circular. Esta vez concentrándose en el transporte de 200.000 paquetes portadores de material sanitario, incluyendo mascarillas y trajes protectores. En su trayecto hacia el Oeste, previas paradas en el norte de Europa, prevé su llegada a Madrid antes de mediados de abril.

La proyección occidental de China

Desde el año 2000, desde la exhortación de “Ir al Oeste” de Jiang Zemin, la China costera comenzó a mirar al occidente de su territorio. Gansu, Qinghai, Xinjiang, Sichuan, Tíbet, comenzaron a desarrollar políticas para atraer a emprendedores que quisieran contribuir a la dinamización de unas regiones tradicionalmente al remolque de las más dinámicas y relacionadas con el mundo, como Cantón, Fujian, o ciudades punteras, como Shanghái, Beijing, Hong Kong y Shenzhen. **La llegada del tren al**

Tíbet, conectándolo con el resto del mundo, y las más recientes inversiones allí (incluidas las tecnológicas), aproximan al Tíbet al Xinjiang, y a ambos al corredor multimodal con Pakistán, desde cuyos focos portuarios se ha abierto un gozne geoestratégico de primerísimo orden que vinculará a China con el Golfo Pérsico, África oriental, y por extensión con Europa.

Una Ruta de la Seda más verde

Los epidemiólogos notan que la aparición de nuevos virus en las últimas décadas guardan relación con procesos tradicionales de urbanización constantes, que han llevado al ser humano a entrar progresivamente en la naturaleza y a tener un mayor roce con los animales.

Las cuarentenas motivadas por la crisis del Covid-19 han despejado el medio ambiente en todos los continentes y por supuesto que también en Asia. En estos días las poblaciones relativamente cercanas a los Himalayas han notado que podían ver nítidamente sus cumbres.

Y si volvemos a contemplar el mapa del megacontinente euroasiático, volveremos a notar, por enésima vez, que **desde el Tíbet descienden todos los ríos importantes de Asia que alimentan a centenares de millones de seres humanos.**

La Tierra literalmente tiene fiebre –entre múltiples indicios ya lo mostraba la elevadísima temperatura en la Antártida en enero. De manera que la reintegración que viene será más verde y tendrá un carácter compartido.

El famoso Pacto Verde europeo, promocionado en estos días desde las principales capitales europeas para preparar el regreso a la normalidad tras el Covid-19, **deberá tomar en cuenta una renovada relación con los países euroasiáticos, considerando a las regiones occidentales de China**, desde las cuales se proyectarán más rutas de relación terrestre con Europa de las existentes en el marco de una Ruta de la Seda más verde.

Augusto Soto, Director, Dialogue with China Project y profesor en ESADE, Barcelona

Miembro de la Belt and Road Studies Network, Beijing