

La significació estratègica de la Ruta de la Seda

El projecte “one road, one belt”, que impulsa la Xina de Xi Jinping des de 2013, s'ha convertit en un dels eixos principals de la política exterior de la que està cridada a ser la potència del segle. Es tracta d'un ambiciós projecte amb un atractiu missatge de col·laboració amb d'altres països en la forma de compromís amb la inversió en infraestructures. Dins d'aquest marc, fa unes setmanes, el president xinès va comprometre 100.000 milions euros. Però aquest també és un compromís de la Xina amb el comerç internacional i la globalització; una aposta interessant que està marcant el caràcter històric de la Xina contemporània.

Durant segles, la Xina imperial va alternar una actitud ambivalent amb el comerç exterior. Dinasties com la Yuan (mongols), que va dominar el destí de la Xina durant els segles XIII i XIV, van tenir unes estructures relativament planes amb unes institucions relativament dinàmiques que van impulsar el comerç a la zona euroasiàtica gràcies a una actitud oberta en vers altres cultures i idees. Són els temps, per exemple, del viatjant i comerciant **Marco Polo**. Tanmateix, l'arribada d'altres dinasties més verticals (com la Ming o la Qing) van donar lloc a una Xina més homogènia (de predomini Han), i també més tancada i menys permeable al comerç. Elements com la construcció de la Ciutat Prohibida a l'any 1401 pel gran **Emperador Yongle** (1402-1424), que va incrementar la diferència entre el poder polític i el poble de forma dramàtica, o la prohibició de les idees catòliques al 1724, seran elements que afavoriran a l'anquilosament de les institucions xineses i l'inevitable deteriorament econòmic en vers els, aleshores, més dinàmics poders Europeus.

Emfatitzem tot això perquè la història del gegant asiàtic té un component cíclic on s'han anat alternant moments de relativa estabilitat i prosperitat amb moments d'estancament i declivi. El Partit Comunista, que guarda importants traces amb les antigues dinasties imperials, conviu com en el passat les dues sensibilitats del país: l'aperturista-reformista i la conservadora. Des de l'arribada de **Deng Xiaoping**, una de les figures més destacades del segle XX, al poder, el país va iniciar el que fins a data d'avui ha estat un dels cicles de prosperitat més importants de la seva història. La Xina ha impulsat importants reformes en clau domèstica i ha apostat per l'apertura a l'exterior i l'estabilitat de l'ordre mundial. Aquest canvis són la base de la gran musculatura econòmica assolida per la Xina aquestes últimes dècades. Encarrilat el canvi econòmic, la Xina també ha anat incrementat les seves ambicions polítiques. Els interessos de la Xina en l'àmbit internacional són molt diversos. Molts d'ells responen a les necessitats concretes específiques del país en clau interna. Un dels elements més importants en aquesta presentació de la nova Xina a l'exterior és el de recuperar la seva influència en la gran i estratègica regió euroasiàtica, una empresa en la que s'emmarca la Nova Ruta de la Seda, un projecte faraònic que busca connectar de nou Xina amb el món, per terra i mar.

Pas de l'autopista de Karakorum, a la província de Xinjiang, una de les regions rurals de l'interior del país, oblidades els últims 30 anys i que ara el president Xi vol tornar a revifar amb l'ambiciós projecte d'infraestructures del “one road, one belt”. Foto: Tom Phillips, The Guardian



L'auto-anomenada "nació del centre", ocupa una situació de partida més aviat desfavorable en comparació al seu principal competidor, els EUA. Els Estats Units té millors recursos hídrics i alimentaris en comparació a la seva població, dos sortides estratègiques al mar, conca Atlàntica i Pacífica, a més d'exercir una gran influència al mar del Carib, i unes fronteres relativament senzilles de gestionar; de fet només amb dos països: Canadà i , amb els que els EUA exerceixen una influència determinant.

Per el contrari, la Xina concentra una cinquena part de la població mundial i només té un 6% de la terra conreable al món (una part molt important del país és desert), i una limitació molt rellevant respecte l'accés a l'aigua. La Xina només té una sortida al mar, i unes fronteres molt complexes que inclouen fins a 14 països diferents, on s'inclouen potències nuclears com Corea del Nord, Índia, Pakistan o Rússia, i amb in comptables conflictes territorials, i aliats del seu principal competidor global, com Corea del Sud o Japó, molt a prop de les seves costes. Una situació complexa per un gegant en edat de créixer.

Un dels factors claus d'èxit de les reformes en els darrers anys ha estat, en part, la gran habilitat de Pekín per comptar amb un entorn internacional favorable. **Xi Jinping**, possiblement el líder més destacable del panorama polític actual (i amb diferència), coneix bé les lliçons de la història i ha fet avançar els compromisos internacionals de la Xina en vers altres països, sempre tenint en compte les pròpies necessitats del país.

Amb el projecte "one road, one belt" la Xina busca la col·laboració en infraestructures i desenvolupament entre diferents països, fins a 65, a canvi d'incrementar la seva àrea d'influència: tant per assegurar-se matèries primeres, com per garantir l'accés de les mercaderies xineses a les infraestructures clau i garantir l'entrada del gegant asiàtic als mercats. La Xina necessita diversificar les seues mercats per l'exportació (en part aquest projecte afavoreix un "softlanding" dels problemes de sobre capacitat del país en molts àmbits), al temps que necessita assegurar-se el subministrament, cada dia més estratègic, de fons d'energia primària i menjar, dos dels capítols on el dèficit que projecte el país en els propers anys són més rellevants.

L'esquema d'aquests projectes té alguns elements comuns: la Xina, a través de les seves institucions estatals de crèdit, finança a través d'ajudes, projectes en països menys desenvolupats per impulsar carreteres, trens, ports i altres infraestructures bàsiques. A canvi, són empreses xineses les contractistes d'aquests projectes que, després, passen a estar controlats d'una manera o altre per la pròpia Xina. Es tracta, doncs, d'un projecte global però amb lideratge xinès i característiques xineses (també pel que fa als estàndards de contractació i transparència).

El president Xi durant el seu primer mandat que va començar el 2012 ja ha firmat diversos acords amb diferents països incloent la Rússia de Putin, la Turquia de Tayyip Erdogan, i recentment, amb el també polèmic president dels EUA Donald Trump (com es va despendre de la trobada de tots dos mandataris a Pekín el passat mes de Novembre). Xi Jinping ha emfatitzat la importància del compromís financer per aquesta iniciativa clau per el progrés del comerç, la reducció de la pobresa i l'augment del benestar de totes les nacions del món.

A banda de les legítimes ambicions d'influència dels xinesos, que respon a la lògica (molt occidental) de qui paga mana, la Xina aposta internacionalment per un missatge en defensa del comerç, la globalització i la pau. Un missatge que també inclou l'educació com a palanca principal per el benestar social en una concepció holística, molt pròpia del pensament organicista xinès.

Un projecte que ja està en marxa. La Xina està impulsant noves vies de ferrocarril a Laos per articular el sud-est asiàtic, així com un projecte de tren d'alta velocitat entre Jakarta, capital d'Indonèsia, i Bandung. Amb Pakistan, els xinesos estan col·laborant en un corredor que vol arribar fins al mar aràbic, fins el port de Gwadar que estarà sota control de la Xina durant els propers 40 anys i que vol ser un nou nus de pas en el comerç marítim mundial, per mencionar només uns pocs exemples. "Connecting the dots" utilitzant la cèlebre expressió de Steve Jobs. En clau nacional, la Xina ja ha mostrat interès pels ports de València i Algeciras, com portes d'entrada al mercat Europeu i punt de pas per arribar al continent Ilatinoamericà i nord

d'Àfrica. Un dels gran reptes té a veure amb la sostenibilitat financera d'aquest projecte faraònic i de si la Xina compte amb els recursos suficients per dur-lo a la pràctica sense posar en perill la solvència de les seus comptes públics. Els projectes es poden dispararà fins els 4-8 bilions de dòlars el que tindria un impacte molt important per el deute xinès en un moment on el país afronta grans reptes en clau domèstica. El tipus d'interès de les ajudes xineses als països oscil·là entre el 2-8% i en alguns casos, poden aixecar ampolles com ja ha passat amb alguns països de Latam i com ja ha passat abans, quan era el FMI el que marcava l'agenda i tempus del desenvolupament en les economies emergents, i que va donar lloc a no pocs conflictes de tipus polític. Sense infraestructures és impossible el desenvolupament, un bon exemple és la pròpia Xina, que acumula una molt bona experiència pràctica en aquest terreny.

D'altre banda, la nova Ruta de la Seda busca afavorir, amb el progrés d'aquests països avui en vies de desenvolupament, un món més heterogeni, on el poder hegemònic (fins fa dos dies) dels EUA amb ajuda dels socis Europeus, estigui més diluït.

La Xina no té pretensions d'hegemonia global – mai ha estat una força colonial–; sí la de ser la potencia hegemònica en la regió Pacifica, com ho va ser durant tants segles, el que passa per afavorir un escenari global fragmentat, de poders locals, i de multilateralitat. Una visió més orgànicista del món que enllaça amb l'eix històric comercial més important del món durant segles com ha assenyalat l'historiador Peter Frankopan al seu llibre *The Silk Roads*. D'això també va la Ruta de la Seda i des dels EUA i Europa hem de ser conscients del món en competència en el que vivim i actuar en conseqüència.

One road, one belt

