



:: [portada](#) :: [Mundo](#) :: [China](#)

12-07-2018

La Iniciativa de la Franja y la Ruta, una oportunidad para España

Xulio Ríos

Sinología Hispánica

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 arrancaría en 1978 sino, como mínimo, a finales del siglo XIX al abrigo de los movimientos modernizadores que siguieron a las Guerras del Opio, 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 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 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, lo cual lleva a otros a asegurar que dispone del potencial suficiente para transformar de raíz en pocas décadas las coordenadas geopolíticas del mundo actual.

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, quizá la más persistente de todas cuantas lo han connotado. La Ruta de la Seda es, en sí misma, 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 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 participantes 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 den salida a sus excesos de capacidad y equilibren su balanza exterior en un contexto caracterizado por la relativa 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 en cuenta 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 de la propia China. La Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) 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, en lo geopolítico, 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.

En la cumbre de China y la CELAC celebrada en Santiago de Chile, en enero de 2018, se oficializó la prolongación del proyecto hacia América Latina y el Caribe, lo cual añade un nuevo capítulo que reactualiza los viejos vínculos históricos que unen al continente americano y el gigante asiático.

Cautelas a ponderar

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 Organización de Cooperación de Shanghái a la Conferencia de Interacción y Medidas de Confianza en Asia, con instrumentos complementarios nuevos como el Banco Asiático 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 a la urbanización, entre muchos más) 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 comunidades. 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 vocacionalmente 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 IFR, potencian energías y terrenos comunes que pueden derivar no solo en beneficios económicos sino en un flujo generoso en el orden social 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.

Un proyecto gigantesco

La revitalización de las antiguas rutas de la Seda es, sin duda, el proyecto internacional más ambicioso que promueve el actual liderazgo chino. Lo anunció Xi Jinping en 2013 y avanza ya a marchas forzadas con trenes y puertos que refuerzan la conectividad intercontinental (Asia, Europa y África) siguiendo lo que parece un plan escrupulosamente trazado. La iniciativa consolida el gran cambio histórico protagonizado por el viejo Imperio del Centro, antaño encerrado sobre sí mismo hasta el punto de propiciar su decadencia tras siglos de predominio global y hoy, tras la adopción



de la política de reforma y apertura (1978), irremediablemente volcado hacia el exterior.

La moderna Ruta de la Seda cuenta con dos versiones principales (continental y marítima) y varios corredores: China-Mongolia-Rusia, China-Asia Central-Asia Occidental, China-Indochina, China-Pakistán, Bangladesh-China-India-Myanmar. Entre sus pilares habría que destacar la coordinación de políticas, la conexión de infraestructuras e instalaciones, la eliminación de trabas al comercio, la integración financiera o el estrechamiento de lazos entre las respectivas sociedades. Aunque las preferencias señalan a Asia, Europa y África, China también se ha mostrado abierta a la participación activa de los países latinoamericanos como se destacó en la citada cumbre con la CELAC. La IFR tiene la potencialidad para modificar el mapa económico mundial.

En la apuesta influye el señalado deseo de crear nuevos mercados, de externalizar sus excesos de capacidad de producción, de abrir oportunidades para sus grandes grupos públicos, etc., pero también su propuesta de un nuevo modelo de globalización centrado no tanto en el comercio como en las infraestructuras y en un desarrollo inclusivo. La probabilidad existe. Téngase en cuenta que el proyecto abarca a países que representan el 70% de la población planetaria y producen el 55% del PIB global. Esas regiones también albergan el 70% de las reservas de petróleo y gas del mundo.

La doble apuesta china por el transporte terrestre y marítimo ofrece un balance desigual en cuanto a riesgos y costes. Indudablemente, el transporte por mar es más barato. Por otra parte, el transporte terrestre cubre distancias muy largas, los costes de mantenimiento son más altos y los riesgos de inestabilidad que asoman en varios de los países que atraviesa, a menudo bajo la influencia de EEUU, Reino Unido u otras potencias occidentales, no son menores. Pero en el terrestre se gana tiempo. Desde Shanghái a Londres, por ejemplo, las mercancías pueden llegar en 15 días, menos de la mitad de los 40 que se necesitan para transportar en barco las mismas mercancías. No obstante, ambas opciones no son contradictorias sino que se complementan.

Por activa y por pasiva, China reitera que no alberga intenciones militares o geoestratégicas. Su proyecto, pura economía asegura, es una variante globalizadora conformada en su base por una red de líneas de alta velocidad, oleoductos y gasoductos, redes eléctricas, puentes, puertos, parques industriales, etc. No obstante, el éxito de este plan es indisoluble de su "sueño chino" de la revitalización del poderío del país y podría asegurar su liderazgo mundial en 2049, cuando se cumpla el primer centenario de la proclamación de la República Popular China.

Que China, convertida en el campeón mundial del libre comercio, va en serio con el plan lo indican algunos datos: la inversión en los países participantes en la Iniciativa de la Franja y la Ruta aumenta en significación en el total de su inversión directa en el exterior superando en 2017 el 20 por ciento. Y sus empresas firman contratos en los países involucrados por decenas de miles de millones de dólares, con subidas exponenciales de año en año.

Como es sabido, el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras -que reúne ya a 84 miembros- y el Fondo de la Ruta de la Seda además de varios fondos de cooperación multilaterales o bilaterales financian ya docenas de proyectos de ferrocarriles que van desde Tayikistán a Tailandia, de Kenia a



Hungría como también plantas de energía en Vietnam o Kirguistán. El ferrocarril que atravesará Laos representa la mitad del PIB del país y las infraestructuras previstas para Pakistán equivalen a la quinta parte de su PIB. Muchas de estas inversiones responden al concepto de "capital paciente", es decir, incorporan el enfoque de una participación a largo plazo en el desarrollo del país donde invierte.

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 Duisburg 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.

Desde 1990 existe en España la Comisión de la Ruta de la Seda cuyo objeto es alentar un itinerario cultural del que formamos parte desde hace siglos, promoviendo la comunicación económica, tecnológica, artística y cultural. En este aspecto, cabe significar los vínculos de ciudades como Zaragoza, Valencia y otros centros sederos menores como Jaén, Valladolid, Monforte de Lemos o Valdeorras en Galicia. En los tiempos actuales, significar el papel de esta ruta como senda para la promoción del entendimiento, el turismo, la tolerancia, el diálogo y el respeto a los diferentes modos de vida, resulta de enorme valor.

En 2014, 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. Ese primer tren, fruto del acuerdo entre Xi Jinping y Mariano Rajoy en su encuentro de septiembre de dicho año, confirma a España como punto de destino de una de las redes ferroviarias, la más larga del planeta (superior a la suma de los míticos Transiberiano y Orient Express), que unirán a China con Europa y fue celebrado como un hito en las relaciones comerciales entre España y China y, también, en el panorama ferroviario internacional.

La consolidación del corredor entre Yiwu y Madrid supondría la existencia de un nuevo canal para la exportación e importantes oportunidades de negocio. No obstante, las reservas no son pocas. El mismo convoy, operado por InterRail Services y DB Schenker Rail, regresó a China nada menos que seis meses después. Ciertamente que el trayecto tiene una duración menor al de las rutas en barco, pero otros factores hacen temer por la perdurabilidad del proyecto, exigiendo de las autoridades e hipotéticas empresas interesadas una acción decidida para demostrar su utilidad y ventajas. No se debiera perder de vista que la implicación de España en el desarrollo de la ruta abre la posibilidad de proponer el impulso de infraestructuras terrestres y marítimas para mejorar la conectividad entre China y España.

El servicio regular entre ambos países es planteado como de dudosa viabilidad económica en



función de los diversos obstáculos que implica, en especial, un supuesto coste más elevado, especialmente en el orden energético, además de que las infraestructuras en Europa de puentes y trenes imposibilitan el uso de contenedores de doble altura y las bajas temperaturas en algunos puntos de la ruta pueden afectar al contenido transportado (productos agroalimentarios, mayormente). Frente a ello, se defiende la idoneidad del transporte marítimo ya que consume menos energía, emitiendo a la atmosfera menos gases de efecto invernadero que los trenes y, obviamente, que los camiones y los aviones. Al menos en tres ocasiones durante el viaje, los contenedores deben ser transbordados a otro tren debido a las variaciones del ancho de vía. En resumidas cuentas, el tren es más rápido y fiable que un barco pero resulta entre un 20% y un 30% más caro que la vía marítima, se viene a decir.

El segundo eje inmediato de implicación de España en el proyecto chino está relacionado con el turismo. España fue incluida en 2015 como el 32º Estado Miembro del Programa de la Ruta de la Seda de la Organización Mundial del Turismo (OMT). Detrás de esta iniciativa se encuentra la Comunidad Valenciana que proyecta un producto turístico que afirme a Valencia en un referente entre las ciudades de las rutas occidentales y puede contribuir a estrechar lazos con mercados prioritarios para España. En un primer encuentro del programa celebrado en Xi'an en mayo de 2015, España pidió una revisión de los mapas históricos de la ruta que terminaban en Venecia para que se incluyera a Valencia. Esta apuesta turística debería permitir incorporar tecnologías ligadas al desarrollo de los llamados Destinos Turísticos Inteligentes en esta senda milenaria entre Oriente y Occidente, además de impulsar la internacionalización de las empresas ligadas a la actividad turística.

Con independencia del futuro de la línea ferroviaria, que exige prestar atención a una gama de productos transportables que presenten menos contraindicaciones, al menos, en determinados periodos del año, cabe tener en cuenta que las cuantiosas inversiones que serán necesarias para implementar estos proyectos abren grandes oportunidades para las empresas especializadas en infraestructura, ya sea terrestre o marítima.

Es esta una ocasión excelente para poner en valor la operatividad de algunas multinacionales españolas en diversos sectores, para promover las inversiones chinas en España y para optimizar los recursos humanos, en especial la presencia relevante de profesionales españoles en China y de los profesionales de origen chino en España. Cabe igualmente tener presente que el desarrollo de las rutas marítimas que deben unir a China con África, Europa y América Latina, necesita de puertos en aguas profundas que permitan el avituallamiento y el paso rápido de los barcos. Hace falta construirlos o adaptarlos. Los contratos de construcción se anticipan gigantescos. Igualmente, si las rutas terrestres estarían compuestas por trenes de alta velocidad, autopistas, gasoductos y fibras ópticas de telecomunicaciones, algunas empresas españolas podrían estar en condiciones de acceder a las licitaciones. Por otra parte, la búsqueda de sinergias con el Plan Juncker de la UE abre, también para España, oportunidades en la co-gestión de esta agenda.

Asimismo, un capítulo a significar y que debiera ser tenido muy en cuenta por el interés que le otorgan las autoridades chinas, es la cooperación en materia de capacidad productiva. El proyecto va acompañado de políticas inversoras adicionales orientadas a facilitar el desarrollo industrial en el conjunto de países participantes. España tiene aquí opciones de co-participación a explorar en espacios geopolíticos diversos, que oscilan entre Asia Central, los Países de Europa Central y Oriental (PECO) o América Latina, especialmente, en la medida en que sea capaz de enderezar su



política en esta última región, clave para sus intereses estratégicos.

La Ruta de la Seda y el Corredor Mediterráneo

No obstante, no son estas las únicas opciones. 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 (Nápoles) 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 dicha propuesta.

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 relación 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. A lo largo del tiempo, 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, ostenta 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.

En ese Mediterráneo, España cuenta por tanto con puertos de tanta relevancia como Algeciras, Barcelona o Valencia, todos ellos muy implicados en la gestión del tráfico marítimo de mercancías con China. Si la vía terrestre encara algunas dificultades operativas se podrían compensar con el refuerzo de la opción marítima.

La iniciativa del Corredor Mediterráneo, muy pensada en origen en términos básicamente comunitarios, debe alargar su horizonte hacia Oriente y reivindicar las bondades de su opción frente a la alternativa por el Adriático desde el Pireo y la costa mediterránea italiana para llegar y salir de Europa. Caso contrario, el gran volumen de tráfico Europa/Oriente circulará por esos puertos y por los Balcanes, dejando a un lado el valor geopolítico de su ubicación. Para aprovechar esta gran oportunidad se requieren voluntad política, amplitud de miras y compromiso presupuestario.



El corredor mediterráneo, en la agenda desde hace una década, se enfrenta al imperativo de su dilatada implementación efectiva. El interés -o desinterés- chino puede representar una clave sustancial para asegurar su viabilidad última. Es sabido que autoridades del gigante asiático se han desplazado a los puertos principales (Algeciras, Valencia, Barcelona) para evaluar opciones, entre ellas la elección de un puerto que les permita subir a la frontera y enlazar con los otros ramales de la Ruta hacia y desde Europa. El continente africano, del otro lado, también cuenta. El auxilio financiador chino y la implicación de operadores privados podría coadyuvar en los costes, una de las rémoras que ha dificultado en extremo la culminación del proyecto.

A China ni mucho menos le disgusta la idea de abrir corredores y nodos logísticos en los que asentar su comercio con Europa. El Mediterráneo occidental puede representar un vector de conexión de mucho interés. Deseosa de invertir en la UE, puede ayudar al desarrollo de las redes de conectividad transeuropea pues dispone de las capacidades financieras, logísticas y operativas para consagrarlo como un proyecto prioritario. Hoy, en torno al 80 por ciento del transporte de mercancías entre Europa y China transita por vía marítima. El Mediterráneo es la ruta más rápida y directa que conecta Europa, por el canal de Suez que Egipto ya decidió ampliar, con el océano Índico y los países emergentes de Asia.

Los puertos ubicados en el Mediterráneo tienen una enorme oportunidad para convertirse en puertas estratégicas de entrada y/o salida para el comercio Europa-Asia. La competencia, no obstante, es aguda, especialmente con los puertos del Norte europeo que copan la mayor parte de los flujos comerciales con Asia. Las ventajas que ofrecen radican en excelentes infraestructuras conectadas con el continente tanto por vía terrestre como férrea, amplia capacidad de gestión y agilidad en la toma de decisiones. Es por eso que sin inversiones que cohesionen el corredor ferroviario mediterráneo con vías de ancho europeo será difícil optimizar estas posibilidades.

Por el momento, China viene apostando con claridad por el mediterráneo suroriental que desde Grecia le acerca al corazón europeo vía Italia y los PECO trazando e invirtiendo de común acuerdo con los respectivos gobiernos en infraestructuras modernas a todos los niveles que facilitan sus exportaciones. Las tomas de posición del grupo chino Cosco en el Pireo o la mirada puesta en Tesalónica abundan en esa trayectoria. Las capitales de los países de Europa oriental encuentran en China el inversor ideal para mejorar sus infraestructuras y recuperar terreno en sus balanzas comerciales.

Por otra parte, en el marco del foro China-PECO, con especial atención para Serbia y Hungría (y el puerto de Constanza en Rumanía), Beijing encuentra una vía alternativa que multiplica su capacidad de proyección en el viejo continente sin los sinsabores que a menudo acompaña su diálogo con Bruselas.

El corredor mediterráneo ha estado más enfocado al vínculo con la red de ciudades interconectadas de la UE, en lógica coherencia con una planificación que pone el acento en garantizar la cohesión territorial y la eficiencia económica. Pero frente a la opción de los puertos griegos y del Adriático, los puertos mediterráneos ubicados en España debieran percatarse del enorme contratiempo que supondría quedarse en segundo plano o al margen de una ruta que, a poco que se consolide, tendrá un enorme impacto en el comercio global de mercancías.



La inclusión de este corredor en la red central europea, sin entrar ahora en el sentido de su doble recorrido, es un éxito. Pero debiera ampliar horizontes y revisar sus prioridades. En esa reflexión bien pudiera reforzarse la llamada de atención de las autoridades chinas hacia nuestros puertos, en los que podría concretarse su capacidad de inversión.

A futuro, ante los cambios que se ciernen sobre la economía mundial, es China, más incluso que la UE, quien proporciona un mayor sentido estratégico a la trascendencia del tramo litoral del corredor mediterráneo. El factor China facilitaría tanto su rentabilidad económica como una gestión sostenible de la movilidad. Su potencialidad en el marco bilateral España-China habilitaría, por otra parte, un punto de inflexión en una dinámica de intercambios que sigue coja en relación a otros países europeos de similares capacidades, por debajo de su potencial.

Esta apuesta exige una coordinación efectiva y altura de miras entre los diferentes niveles de gobierno involucrados otorgando el peso decisivo a la lógica económica frente a la política. El tramo litoral, histórico, es el que le otorga sentido al corredor Mediterráneo en esta ecuación con China. Y en perspectiva europea, cabe enfatizar su dimensión como corredor trans-eurasiático. Urge, pues, ensanchar las perspectivas existentes y no perder tiempo.

Los pasos seguidos hasta ahora por China evidencian que otorga máxima importancia al Mediterráneo pues desea que sus mercancías sigan esta ruta. Y su objetivo es alcanzar el otro lado del Atlántico, un salto en el que España, con realismo y sin aspavientos, debiera ponderar en qué medida puede aprovechar las relaciones con los países de América Latina para tener ahí un papel significado.

Tanto Algeciras como Barcelona o Valencia llevan años compitiendo por convertirse en la puerta de Europa para Asia. A día de hoy, China es un socio clave en los puertos españoles del Mediterráneo. El tráfico con China en estos puertos sigue creciendo. Solo Valencia dispone de 10 líneas regulares con este país y los principales puertos con los que comercia son Shanghái, Ningbo, Yantian, Qingdao, Tianjin, Xiamen, Chiwan y Hong Kong. Barcelona y Algeciras también tienen a China entre sus principales clientes.

Las cifras de intercambio de mercancías no han hecho más que crecer, tanto por la vía de las importaciones como de las exportaciones y no solo hacia China sino también hacia otros países del Extremo Oriente, Japón y el sudeste asiático. Para todos, Asia es un mercado estratégico, ya sea en razón del volumen movilizado como por las perspectivas de futuro de esa área geográfica. En Barcelona opera Hutchison Port Holdings, el primer operador de terminales portuarias del mundo, con sede en Hong Kong. Otras empresas chinas como Cosco gozan de desigual presencia en todos ellos y numerosas empresas se han interesado por las oportunidades existentes multiplicando las delegaciones y visitas para conocer de cerca sus ventajas comparativas.

Tampoco hay que pasar por alto que una vez abierta esa posibilidad, otros países, además de China, podrían reforzar la viabilidad de este empeño. Tanto Japón como Corea del Sur o India y algunas economías de ASEAN, todos ellos con relaciones con la UE de diversa magnitud, podrían



sumarse a esta conexión. De hecho, algunas multinacionales de estos países ya utilizan el puerto del Pireo para sus exportaciones. Por otra parte, en especial en algunos países de la ASEAN, la ruta marítima de la Seda está impactando de modo relevante en sus infraestructuras y se espera que ello tenga traducción comercial en los años venideros. Asimismo, Tokio, tras descalificar la propuesta china en buena medida en razón del pulso geopolítico que sostiene con Beijing, ha cambiado recientemente de parecer mostrándose dispuesto a cooperar con mayor intensidad bajo ciertas condiciones.

La conexión del corredor mediterráneo y la Ruta Marítima de la Seda ofrece una complementariedad crucial y de gran calado. Como hemos podido constatar, a diferencia de lo que aquí ocurre, en pocos años, el coloso chino ha movido con rapidez sus piezas. No se trata ahora de buscar culpables o de instigar enfrentamientos sino de alentar propuestas compartidas y de base colaborativa lo cual exige fraguar alianzas.

Alinearse con el proyecto de la Franja y la Ruta representa una oportunidad. Si no se aprovecha, buena parte de los contenedores chinos -y no solo- pasarán de largo y seguirán ruta hacia Hamburgo o Róterdam mientras las conexiones ferroviarias continentales multiplicarán en paralelo las conexiones con más ciudades chinas. La península acentuará así una vez más su condición periférica cuando de haber rentabilizado la ocasión asumiría un protagonismo esencial en la gestión de mercancías hasta alcanzar el corazón de Europa. La disyuntiva no ofrece dudas.

La fachada atlántica

Igualmente ofrecen particular interés los puertos situados en la fachada atlántica y cantábrica y que viven inmersos desde hace años en intensos contactos con puertos chinos para identificar oportunidades de colaboración. Es hora de tejer alianzas y buscar complementariedades que deben tener su complemento en estrategias nacionales que hagan más competitivos estos puertos, adecuando las infraestructuras, mejorando la logística e incrementado la concienciación marítima en todo tipo de instancias y en la propia sociedad. Por otra parte, sin coordinación entre las diferentes autoridades portuarias para evitar una competencia suicida, poca esperanza habrá.

En otro orden, en el ámbito cultural, el Camino de Santiago, paradigma de la identidad y civilización europea, ofrece un punto de encuentro de alto valor cualitativo para encarrilar un rico diálogo entre la civilización asiática y europea, ofreciendo oportunidades para el desarrollo de una industria cultural capaz de aportar valor económico a los intercambios artísticos y similares que siempre han connotado este itinerario. Poniendo en marcha programas que tiendan a eliminar los prejuicios a través de la enseñanza de la historia, dejando en evidencia las influencias mutuas positivas entre distintos países, religiones e ideas en el desarrollo histórico de Europa, en línea con lo sugerido por la propia UNESCO, el Camino y la Ruta simbolizarían ese encuentro creativo entre ambas realidades. La promoción añadida de la diplomacia pública en este contexto sugiere el uso de valiosos instrumentos para impulsar programas bilaterales específicos.

La IFR y las relaciones globales sino-hispanas



Las relaciones sino-hispanas atraviesan un momento de inflexión no solo en función de algunas 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 cual es indispensable movilizar recursos y acciones para figurar de forma dinámica.

China es el primer país asiático para las exportaciones españolas, además del tercer proveedor de España, un mercado clave por lo tanto para el intercambio comercial y para la expansión de muchas empresas españolas. Así pues, para España este proyecto debiera ser muy importante, no solo para sus empresas y consultoras de ingeniería sino también porque abre la perspectiva de recuperación de una conexión directa a China y a Asia, en suma, a la economía del siglo XXI, como la tuvo hace muchos siglos con la vieja Ruta de la Seda, cuando España ni siquiera era España.

Si España ansía formar parte del grupo de cabeza de países europeos con relaciones preferenciales con China debe 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 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 autonómico, 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 ofrece 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.

Potenciar los vínculos económico-comerciales y enfatizar el diálogo cultural -un valor añadido que nos permite brillar con luz propia y que no debiéramos considerar de inferior nivel- son los dos ejes esenciales para que España se sume de modo activo a esta ruta internacional de intercambio. Participar de esta arteria logística implica sumarse de inicio a una gran transformación cultural y geoestratégica que prefigura la integración de Eurasia. Quedarse fuera sería sencillamente imperdonable.

El presidente Mariano Rajoy participó en Beijing en la primera cumbre internacional sobre la Ruta de la Seda que tuvo lugar los días 14 y 15 de mayo de 2017. El mandatario español fue de los contados líderes europeos que acudió a la cita en la que destacó motu proprio el inmenso potencial existente en áreas como las telecomunicaciones, infraestructura o turismo. Rajoy elogió la iniciativa y se mostró convencido de que España y sus empresas podían tener en ella un papel relevante a desempeñar.

Asimismo, en el marco de la UE, la atención al programa, al principio un tanto escéptica, está creciendo. La Comisión Europea acordó con China la implementación de siete proyectos de cada parte que podrían estar culminados en una década, todos ellos en los PECO. China ha firmado documentos de cooperación de la Franja y la Ruta con 13 de los 16 países de la zona. La proporción del comercio China-PECO en el comercio general de China con Europa creció hasta el 9,8 por ciento en 2016. Y diseñó un foro específico con esta subregión que se reúne anualmente lo cual permite que la zona gane relevancia política en las relaciones China-Europa. No obstante, a día de hoy, estas tendencias han despertado la preocupación en las firmas europeas, temerosas de perder mercado e iniciativa, alentando en algunos líderes comunitarios el temor de una división del bloque continental.

El planteamiento chino apunta, en términos generales, a evitar la confrontación con las estrategias de desarrollo nacionales o regionales y sugiere la coordinación con la Unión Económica Euroasiática de Putin o el Plan Juncker de la UE. Caso a caso es analizado a fin de sumar sinergias y evitar superposiciones o contradicciones.

Si a España, que dispone de buenos atributos para rentabilizar la relación con China, le interesa implicarse de modo efectivo en la Franja y la Ruta debiera adoptar medidas concretas, en vez de esperar a que el maná caiga del cielo. La primera, designar un Comisionado o delegado para la Franja y la Ruta que promueva y lidere las iniciativas relacionadas con el proyecto. La segunda, la



creación de un grupo de reflexión estratégica plural e interdisciplinar que trace una hoja de ruta, identifique oportunidades y prioridades y proponga acciones. La tercera, la creación de una red de actores públicos y privados potencialmente interesados en la implicación en el proyecto. La cuarta, la creación de una comisión bilateral ad hoc con la parte china que analice en detalle las posibilidades de cooperación con una agenda de propuestas concretas.

Dado su reconocido potencial, la iniciativa, de aprovecharse, podría representar un salto cualitativo en las relaciones hispano-chinas. Dada la experiencia acumulada en incapacidad para pasar de los palabras a los hechos, mucho es de temer que quedaremos igual que estábamos. Sin pena ni gloria.

Conclusión

En muy poco tiempo, tras su presentación por el presidente Xi Jinping 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. Este propósito ha recorrido un largo trecho. La puesta en marcha de seis grandes corredores económicos junto a los numerosos acuerdos de inversión trabados con más de medio centenar de países con proyectos que abarcan la energía, las infraestructuras o la cooperación industrial y cultural dan buena cuenta de ello. Pero el proyecto es de largo recorrido y se esperan lustros, con seguridad no exentos de riesgos, de iniciativas de envergadura en torno a esta propuesta en la que el actual liderazgo chino se juega, entre otros, su propia autoridad y magisterio.

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 cantado y el camino por recorrer es largo y complejo. Mucho va a depender de la propia capacidad de China para culminar positivamente sus reformas internas, poniendo feliz término a 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 de 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.

La revitalización de la Franja y la Ruta es un proyecto que pone de manifiesto una vez más esa



presencia inalterable de las marcas tradicionales de la conciencia china en los discursos y actitudes de los dirigentes del país en sus iniciativas internacionales. No se trata de fuego de artificio; por el contrario, constituye un imperativo estratégico para compensar el bascular de EEUU hacia el Índico y el Pacífico occidental y una necesidad objetiva para completar el proceso de reforma económica que cuenta ya con comienzos concretos en forma de respaldos financieros y proyectos de enlaces de todo tipo a lo largo del continente euroasiático.

Pese a los obstáculos y reservas que suscita un proyecto tan vasto, complejo y ambicioso, apoyado no solo en las rutas comerciales terrestres sino también en las antiguas rutas marítimas por donde hoy transita el 90 por ciento de los contenedores entre China y Europa, las inversiones en este eje Este-Oeste revivificado pueden adquirir una dimensión inédita, con sumas astronómicas que alcanzan varios billones de dólares. Se espera que en 2030 estén ya funcionando estas nuevas rutas, aunque no sea de forma plena. Para muchos países involucrados que no tienen salida al mar (Mongolia, Tayikistán y Afganistán, entre otros) equivale a sumarse a la conectividad global.

Hace años se decía que si todos los chinos saltaran al mismo tiempo podrían cambiar el eje de rotación de la Tierra. Con más visos de realidad, la Franja y la Ruta si tiene la potencialidad para modificar el mapa económico mundial y proyectar un nuevo modelo de globalización. Incluso sus más aciagos detractores lo reconocen.

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.

GERNET, Jacques, El Mundo Chino, Editorial Crítica, Barcelona, 1991.

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.

RÍOS, Xulio, Política exterior de China. La diplomacia de una potencia emergente, Edicions Bellaterra, Barcelona, 2005.



RIOS, Xulio: China Moderna, Tibidabo ediciones, Barcelona, 2016.

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.

VVAA., China y la Nueva Ruta de la Seda, Vanguardia Dossier 60, Barcelona, 2016

Xulio Ríos es director del Observatorio de la Política China (www.politica-china.org). Asesor de Casa Asia, es autor de varias obras sobre China. Su último título: China Moderna (Tibidabo ediciones, 2016). Colabora en diferentes medios de comunicación y es miembro del consejo de redacción de varias publicaciones académicas, tanto euroamericanas como chinas.

Publicado en Sinología Hispánica

<http://revpubli.unileon.es/index.php/sinologia/issue/view/370/showToc> Vol I, núm. 6 (2018)

Rebelión ha publicado este artículo con el permiso del autor mediante una [licencia de Creative Commons](#), respetando su libertad para publicarlo en otras fuentes.