España e a Ruta da Seda

Description

A revitalización da Franxa e a Ruta é un proxecto que pon de manifesto unha vez máis esa presenza inalterable das marcas tradicionais da conciencia chinesa nos discursos e actitudes dos dirixentes do país nas súas iniciativas internacionais. Non se trata de fogo de artificio; pola contra, constitúe un imperativo estratéxico para compensar o bascular de EUA cara ao Pacífico occidental e unha necesidade obxectiva para completar o proceso de reforma económica que conta xa con comezos concretos en forma de respaldos financeiros e proxectos de enlaces de todo tipo ao longo do continente euroasiático.

A revitalización da Franxa e a Ruta é un proxecto que pon de manifesto unha vez máis esa presenza inalterable das marcas tradicionais da conciencia chinesa nos discursos e actitudes dos dirixentes do país nas súas iniciativas internacionais. Non se trata de fogo de artificio; pola contra, constitúe un imperativo estratéxico para compensar o bascular de EUA cara ao Pacífico occidental e unha necesidade obxectiva para completar o proceso de reforma económica que conta xa con comezos concretos en forma de respaldos financeiros e proxectos de enlaces de todo tipo ao longo do continente euroasiático.

Pese aos obstáculos e reservas que suscita un proxecto tan vasto, complexo e ambicioso, apoiado non só nas rutas comerciais terrestres senón tamén nas antigas rutas marítimas por onde hoxe transita o 90 por cento dos contedores entre China e Europa, os investimentos neste eixe Leste-Oeste revivificado poden adquirir unha dimensión inédita, con sumas astronómicas que alcanzan varios billóns de dólares. E, a salvo de cataclismos, non se trata de palabrería. É máis, un hipotético fracaso podería ter graves consecuencias desestabilizadoras no plano interno. Espérase que en 2030 estean xa funcionando estas novas rutas, aínda que non sexa de forma plena. Para moitos países involucrados que non teñen saída ao mar (Mongolia, Tadxikistán e Afganistán, entre outros) equivale a sumarse á conectividade global.

Un proxecto con cabida para España?

Desde 1990 existe en España a Comisión da Ruta da Seda cuxo obxecto é alentar un itinerario cultural do que formamos parte desde fai séculos, promovendo a comunicación económica, tecnolóxica, artística e cultural. Neste aspecto, cabe significar os vínculos de cidades como Zaragoza, Valencia e outros centros sedeiros menores como Jaén, Valladolid, Monforte de Lemos ou Valdeorras en Galicia. Nos tempos actuais, significar o papel desta ruta como senda para a promoción do entendemento, o turismo, a tolerancia, o diálogo e o respecto aos diferentes modos de vida, resulta de enorme valor.

En 2014, China lanzou un primeiro servizo de trens de carga que conecta a cidade de Yiwu, na súa costa oriental, famosa pola súa condición de gran supermercado maiorista, e Madrid, marcando o inicio dun servizo regular sobre a Ruta da Seda, ao longo de máis de 13.000 quilómetros. Ese primeiro tren, froito do acordo entre Xi Jinping e Mariano Rajoy no seu encontro de setembro de devandito ano, confirma a España como punto de destino dunha das redes ferroviarias, a máis longa do planeta (superior á suma dos míticos Transiberiano e Orient Express), que unirán a China con Europa e foi celebrado como un fito nas relacións comerciais entre España e China e, tamén, no panorama ferroviario internacional.

A consolidación do corredor entre Yiwu e Madrid suporía a existencia dunha nova canle para a exportación e importantes oportunidades de negocio. No entanto, as reservas non son poucas. O mesmo convoi, operado por InterRail Services e DB Schenker Rail, regresou a China nada menos que seis meses despois. Certo que o traxecto ten unha duración menor ao das rutas en barco, pero outros factores fan temer pola perdurabilidade do proxecto, esixindo das autoridades e hipotéticas empresas interesadas unha acción decidida para demostrar a súa utilidade e vantaxes. Non se debe perder de vista que a implicación de España no desenvolvemento da ruta abre a posibilidade de propoñer o impulso de infraestruturas terrestres e marítimas para mellorar a conectividade entre China e España.

O servizo regular entre ambos países é suscitado como de dubidosa viabilidade económica en función dos diversos obstáculos que implica, en especial, un suposto custo máis elevado, especialmente na orde enerxética, ademais de que as

infraestruturas en Europa de pontes e trens imposibilitan o uso de contedores de dobre altura e as baixas temperaturas nalgúns puntos da ruta poden afectar ao contido transportado (agroalimentarios, maiormente). Fronte a iso, deféndese a idoneidade do transporte marítimo xa que consome menos enerxía, emitindo á atmosfera menos gases de efecto invernadoiro que os trens e, obviamente, que os camións e os avións. Polo menos en tres ocasiones durante a viaxe, os contedores deben ser transbordados a outro tren debido ás variacións do ancho de vía. En resumidas contas, o tren é máis rápido e fiable que un barco pero resulta entre un 20% e un 30% máis caro que a vía marítima, vénse a dicir.

O segundo eixe de implicación de España no proxecto chinés está relacionado co turismo. España foi incluída en 2015 como o 32º Estado Membro do Programa da Ruta da Seda da Organización Mundial do Turismo (OMT). Detrás desta iniciativa atópase a Comunidade Valenciana que proxecta un produto turístico que afirme a Valencia nun referente entre as cidades das rutas occidentais e pode contribuír a estreitar lazos con mercados prioritarios para España. Nun primeiro encontro do programa celebrado en Xian en maio de 2015, España pediu unha revisión dos mapas históricos da ruta que terminaban en Venecia para que se incluíse a Valencia. Esta aposta turística debería permitir incorporar tecnoloxías ligadas ao desenvolvemento dos chamados Destinos Turísticos Intelixentes nesta senda milenaria entre Oriente e Occidente, ademais de impulsar a internacionalización das empresas ligadas á actividade turística.

Novos engadidos

Con independencia do futuro da liña ferroviaria, que esixe prestar atención a unha gama de produtos transportables que presenten menos contraindicacións, polo menos, en determinados períodos do ano, cabe ter en conta que os cuantiosas investimentos que serán necesarias para implementar estes proxectos abren grandes oportunidades para as empresas especializadas en infraestrutura, xa sexa terrestre ou marítima. É esta unha ocasión excelente para poñer en valor a operatividade dalgunhas multinacionais españolas en diversos sectores, para promover os investimentos chineses en España e para optimizar os recursos humanos, en especial a presenza relevante de profesionais españois en China e dos profesionais de orixe chinesa en España. Cabe igualmente ter presente que o desenvolvemento das rutas marítimas que deben unir a China con África, Europa e América Latina, necesita de portos en augas profundas que permitan o avituallamento e o paso rápido dos barcos. Fai falta construílos. Os contratos de construción anticípanse xigantescos. Igualmente, si as rutas terrestres estarían compostas por trens de alta velocidade, autopistas, gasodutos e fibras ópticas de telecomunicacións, algunhas empresas españolas poderían estar en condicións de acceder ás licitacións. Por outra banda, a procura de sinerxías co Plan Juncker da UE abre, tamén para España, oportunidades na co-xestión desta axenda.

Así mesmo, un capitulo a significar e que débese ser ter moi en conta polo interese que lle outorgan as autoridades chinesas, é a cooperación en materia de capacidade produtiva. O proxecto vai acompañado de políticas inversoras adicionais orientadas a facilitar o desenvolvemento industrial no conxunto de países participantes (sesenta, en total). España ten aquí opcións de co-participación a explorar en espazos xeopolíticos diversos, que oscilan entre Asia Central, os PÉCO ou América Latina, especialmente, na medida en que sexa capaz de endereitar a súa política nesta última rexión, clave para os seus intereses estratéxicos.

No entanto, non son estas as únicas opcións. A posición xeopolítica de España como garganta do Mediterráneo e o seu papel en relación ao Norte de África ofrece interesantes oportunidades en orde á implicación na Ruta Marítima da Seda que une numerosos portos de varios continentes. Conviría reflexionar sobre a oportunidade e o interese de sumar os portos españois a este proxecto que segue crecendo con proxeccións que alcanzan non só a Centroeuropa senón tamén a Italia e outros estados mediterráneos. As conexións marítimas entre países europeos, do Medio Oriente e norteafricanos veríanse facilitadas coa participación activa de España en dita proposta.
Desde sempre, os portos foron lugares de encontro de culturas, de diáspora e de mestizaxe. Hoxe en día, os portos do Mediterráneo desempeñan un papel cada vez máis importante en relación aos continentes veciños e a nivel mundial, especialmente nos intercambios entre Europa e Asia. O aumento do poder dos países de Asia, e en concreto de China, reforzou aínda máis este posicionamento estratéxico na ruta entre Asia, Europa e América.

A xeografía económica está experimentando un gran cambio. Ao longo do tempo, o Mediterráneo soubo demostrar amplamente a súa capacidade de adaptación. En tal sentido, no que a España se refire, debe recordarse que portos como Valencia, Algeciras, Barcelona, Las Palmas e Bilbao situáronse no top 125 mundial. Tralos xigantes asiáticos, Estados Unidos, Alemaña e Holanda, España aparece no posto 11 do mundo en número total de contedores de Europa, situándose como terceira potencia do continente. Ademais, xunto con Xapón, ostenta a terceira posición como país que máis portos colocou entre os 125 primeiros do mundo, e a primeira a nivel europeo, por diante de Reino Unido, con catro, e Alemaña e Italia, con tres respectivamente. Concretamente, Valencia é o primeiro porto do Mediterráneo, o quinto de Europa e ocupa

o posto 30 a nivel mundial, mentres que a Bahía de Algeciras é o sexto europeo, o segundo do Mediterráneo e o 34 do mundo.

No ámbito cultural, o Camiño de Santiago, paradigma da identidade e civilización europea, ofrece un punto de encontro de alto valor cualitativo para encarrilar un rico diálogo entre a civilización asiática e europea, ofrecendo oportunidades para o desenvolvemento dunha industria cultural capaz de aportar valor económico aos intercambios artísticos e similares que sempre connotaron este itinerario. Poñendo en marcha programas que tendan a eliminar os prexuízos a través do ensino da historia, deixando en evidencia as influencias mutuas positivas entre distintos países, relixións e ideas no desenvolvemento histórico de Europa, en liña co suxerido pola propia UNESCO, o Camiño e a Ruta simbolizarían ese encontro creativo entre ambas realidades. A promoción engadida da diplomacia pública neste contexto suxire o uso de valiosos instrumentos para impulsar programas bilaterais específicos.

A ruta das relacións sino-hispanas

As relacións sino-hispanas atravesan un momento de inflexión non só en función das controversias recentes, en gran medida superadas trala viaxe do presidente Rajoy a China en setembro de 2014, senón pola acusada evolución do contexto global en que se desenvolven. China é o primeiro país asiático para as exportacións españolas, ademais do terceiro provedor de España, un mercado chave polo tanto para o intercambio comercial e para a expansión de moitas empresas españolas. Así pois, para España este proxecto debe ser moi importante, non só para as súas empresas e consultoras de enxeñería senón tamén porque abre a perspectiva de recuperación dunha conexión directa a China e a Asia, en suma, á economía do século XXI, como a tivo fai moitos séculos coa Vella Ruta da Seda, cando España nin sequera era España.

No plano bilateral, o substancial aumento do poder de China, a cada paso máis visible, discorre en paralelo á diminución do poder e a influencia de España en dous ámbitos xeopolíticos clave: a Unión Europea e América Latina, onde as preferencias de China discorren por outras alternativas, fixando a súa atención nunha relación máis directa cos actores de maior peso. A nova posición de China no mundo imponlle unha re-estratificación das súas relacións con terceiros, prestando crecente atención aos países máis destacados, establecendo unha axenda de prioridades que atende a diversos criterios pero na que é indispensable mobilizar recursos e accións para figurar de forma dinámica.

Si España ansía formar parte do grupo de cabeza de países europeos con relacións preferenciais con China debe ter estratexia, agudizar o enxeño, mellorar a súa acción diplomática, aportar enerxía positiva, analizar as implicacións dos proxectos globais chineses e definir áreas específicas de diálogo co xigante oriental para desatascar unhas relacións que discorren por vías a cada paso máis modestas, quedando atrás en relación a outros socios.

Nesa perspectiva, resulta esencial que o conxunto da sociedade e os seus actores principais deixen de contemplar a China como un “país afastado” pois a súa presenza entre nós e a nosa contorna próxima irá en aumento. No canto de deixarse levar pola sorpresa que nos depara a ambición inversora chinesa en relación a certas empresas ou sectores produtivos, resulta esencial unha adecuada e obxectiva percepción dos seus contornos e a adopción de decisións que permitan reorientar o futuro si queremos que China siga ocupando unha posición destacada na axenda exterior española e que España conte na política exterior chinesa.

Non xa abonda coa reafirmación das excelencias da sintonía política a nivel oficial e das bondades dos instrumentos en vigor. É hora de darlle a debida importancia a esta relación, propiciando unha “revolución interna” que dote de maior contido as relacións bilaterais, apoiándose nunha mellor identificación das nosas vantaxes comparativas e na complementariedade coas grandes opcións estratéxicas de Beijing.

A implicación activa de España nesa recuperada Ruta da Seda debe ser un expoñente principal dese exercicio de inflexión que require o novo tempo das relacións bilaterais, chamado a superar a actual atonía. Nel tamén debe haber espazo para o desenvolvemento dunha diplomacia pública activa, sen o absurdo temor ás dilucións da mensaxe, arbitrando e fomentando o diálogo local e a outros niveis. Fuxindo de afáns monopolizadores e excluíntes, cun país das dimensións de China necesítase falar con moitas voces, sen mingua de garantir unha coordinación eficaz dos diferentes actores involucrados.

Polo seu inmenso poder simbólico pero igualmente polo seu atractivo material, a Ruta da Seda ofrece esa bandeira de enganche para un novo tempo a condición de que unha adecuada proporción de realismo e ambición permita aproveitar as

oportunidades loxísticas que ofrece. Quedarse á marxe, a expensas do que outros decidan ou recrearse na falta de iniciativa agravará perigosamente a condición periférica que España vai adquirindo nas relacións de China con Europa.

Potenciar os vínculos económico-comerciais e salientar o diálogo cultural -un valor engadido que nos permite brillar con luz propia e que non debéramos considerar de inferior nivel- son os dous eixes esenciais para que España sómese de modo activo a esta ruta internacional de intercambio. Participar desta arteria loxística implica sumarse de inicio a unha gran transformación cultural e xeoestratéxica que prefigura a integración de Eurasia. Quedarse fose sería sinxelamente imperdoable.

APARTADOSTEMATICOXEOGRAFICOS

China e o mundo chinés

ETIQUETAS

China España Ruta da Seda Camiño de Santiago

IDIOMA

Galego

Date Created
Marzo 12, 2016
Meta Fields

Autoria :	3717
Datapublicacion :	2016-03-12 00:00:00