

“One Belt, One Road” ou “Un Cinto, Un Camiño”

Description

No ano 2013, China lanzou o que pode ser o proxecto máis transcendente da súa política exterior nos próximos anos impulsado polo presidente Xi Jinping, o “*One Belt, One Road*”. Trátase de reavivar a lendaria *Ruta da Seda* – que conecta o leste de Asia con Europa dende fai máis de 2000 anos – a través do comercio e da cooperación política e cultural entre os case 60 países implicados no proxecto.

No ano 2013, China lanzou o que pode ser o proxecto máis transcendente da súa política exterior nos próximos anos impulsado polo presidente Xi Jinping, o “*One Belt, One Road*”. Trátase de reavivar a lendaria *Ruta da Seda* – que conecta o leste de Asia con Europa dende fai máis de 2000 anos – a través do comercio e da cooperación política e cultural entre os case 60 países implicados no proxecto.

Trala caída da Unión Soviética, Europa foi a primeira en ver a Ruta da Seda como unha gran oportunidade para volver conectar unha gran parte de Asia con Europa, pero a pobre execución do proxecto *TRACECA* (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) provocou o seu estancamento. No ano 2010, EUA quixo retomar a iniciativa na zona a través da *New Silk Road* (NSR), a cal non tivo nin apoio presidencial nin económico suficiente.

Foi entón cando China viu a oportunidade de construír unha nova ruta comercial alternativa ao Canal de Suez, polo cal son transportados case o 90% dos envíos entre China e Europa. A instauración do *Cinto Económico da Ruta da Seda e da Ruta Marítima da Seda do Século XXI* tería dous itinerarios, un terrestre e outro marítimo, o cal seguiría as pautas usadas por primeira vez nas dinastías Han e Qin. En contraposición cos antecedentes, desta vez semella que o país asiático vai en serio cun proxecto que vai máis aló de intereses nacionais. China inverteu ata 40 mil millóns de dólares tan só na confección da ruta terrestre, logo doutras grandes contribucións en Asia Central en telecomunicacións, transporte ou infraestrutura, entre outras. Polo tanto, cabe destacar o papel do país asiático como principal fonte de financiamento.

O proxecto da nova ruta implica a varios dos países máis poboados do mundo, nos cales habitan máis de catro mil millóns de persoas, máis do 60% da poboación mundial. Unha das características comúns que teñen a gran parte deles é unha abundancia de recursos naturais e enerxéticos – foi a principal razón do crecemento económico nos últimos anos de rexións como Asia Central –. Entre eles, representan un terzo do PIB mundial, aínda que o PIB per cápita nestes países redúcese ata a metade da media mundial (aproximadamente 5.000 dólares). Con todo, son tamén estados complementarios en termos industriais. China é un dos principais países manufactureiros no panorama internacional e Rusia incrementou moito a súa competitividade en tecnoloxías avanzadas; mentres, outros países como India, Paquistán ou Turquía están a emerxer industrialmente, o que é moi favorecedor para a cooperación rexional. Ademais, a iniciativa foi recentemente apoiada pola Unión Europea, pola ANSA máis pola Liga Árabe. Estas son, polo tanto, varias das razóns que levan a crer nunha nova ruta que sirva de canle comercial e social entre distintos pobos, facilitando o comercio internacional e transmitindo ideas e cultura, como xa aconteceu hai máis de dous mil anos.

Pola contra, aínda queda moito camiño por recorrer. Sunamis Fabelo Concepción e Ángel Rodríguez Soler definen á perfección os vindeiros retos a tratar no número 30 da revista *Tempo Exterior*: “*Entre os seus principais obxectivos pode mencionarse a cooperación económica conxunta, o fortalecemento das conexións de rutas para construír un gran corredor de transporte do Pacífico ao mar Báltico e de Asia Central ao Océano Índico, a facilitación comercial mediante a eliminación de barreiras comerciais, o fortalecemento de cooperación monetaria, e o fortalecemento das relacións entre as súas poboacións*”

E ben é certo que o financiamento creba a cabeza a máis de un. As zonas polas que transcorre a nova ruta caracterízanse por unha débil infraestrutura e un baixo nivel de conectividade entre os distintos países, polo que estamos a falar dunha das maiores prioridades do proxecto. Para tratalo problema, o goberno de Xi Jinping impulsou o establecemento de ata

tres fondos de financiamento coa creación do *Asian Infrastructure Investment Bank*, o *Silk Road Fund* e o *BRICS Bank*. Así e todo, o *China-ANSA Fund* e o *China Development Bank* tamén teñen a capacidade de axudar economicamente ao proxecto.

Pola súa banda, outro dos grandes desafíos é a complexidade da xeopolítica na zona. Un dos puntos neurálxicos máis importantes da ruta terrestre atoparíase na rexión autónoma uigur de Xinjiang. As constantes respostas imperialistas do goberno chinés ás revoltas causadas polos musulmáns uigures non semellan ser unha solución a unha problemática que pode poñer unha pedra no camiño ás aspiracións políticas e económicas da nova Ruta da Seda.

Así tamén debe mencionarse a crecente importancia que se lle outorga a Asia Central para a consecución do proxecto. Uzbequistán e Turcomenistán sitúanse nunha zona xeográfica céntrica vital na conexión entre Europa e Asia, así como tamén o é Afganistán. Porén, Kazajstán semella ser o país da rexión de máis utilidade á hora de cooperar. Xeograficamente une China co Mar Caspio; trátase do país centroasiático que mellores relacións institucionais ten coa UE – como ben se reflicte cos constantes acordos no chamado *UE-Kazajstán Partnership and Cooperation Agreement* –; e, ademais, é o país da rexión que máis creceu economicamente nos últimos anos, alén de concretar a súa entrada como país membro da OMC o mes pasado. É por todo isto que non só se debe tomar aos estados centroasiáticos como meros países transitorios, senón que deben optar a ter un papel relevante nas negociacións e realización do proxecto.

Pódese dicir que o “*One Belt, One Road*” é unha iniciativa complexa, mais emocionante. Unha iniciativa na cal vanse invertir unha gran cantidade de recursos co fin de renacer unha nova Ruta da Seda que nos traia prósperas relacións comerciais entre culturas moi diferentes, unidas por un mesmo camiño. A constante desaceleración económica máis o visible fracaso da política de estabilización de Xinjiang, poden supoñer un crebacabezas que debe superarse para que o último proxecto que envolve á Ruta da Seda sexa por fin realizable, e este lendario camiño constrúa de novo os lazos necesarios para a próspera relación entre pobos e culturas moi dispares.

APARTADOSTEMATICOXEOGRAFICOS

Asia

ETIQUETAS

China Xinjiang Asia Central Ruta da Seda Eurasia

IDIOMA

Galego

Date Created

Decembro 15, 2015

Meta Fields

Autoria : 3769

Datapublicacion : 2015-12-15 00:00:00

Subtítulo : Unha análise de Martín Boado Carro (estudante en prácticas da USC)