

Peter Frankopan,

Las Nuevas Rutas de la Seda: Presente y futuro del mundo,
Barcelona, Crítica, 2019, 366 pp. [ISBN: 978-84-9199-145-8]



Tras el rotundo éxito de su anterior obra *El corazón del mundo: una nueva historia universal* (2015), Peter Frankopan (Londres, 1971), profesor e historiador de la Universidad de Oxford, nos brinda otra imprescindible obra de Historia global y, al mismo tiempo, de Geopolítica, para profundizar aún más en las dinámicas por las que se mueve y se moverá el mundo en el presente siglo XXI. En este caso, con una monografía enfocada a las incipientes nuevas rutas comerciales que hacen que el centro de gravedad del orden global se esté trasladando a la región de Asia-Pacífico. Se puede entender esta obra, así, como un complemento o una continuación de la anterior, al sumergirse en los entresijos de la gobernanza global y, más específicamente, en el liderazgo de los países asiáticos.

En esta línea, y con relación al título de la obra, es pertinente comentar que Frankopan señala que el término “las rutas de la seda” apareció a finales del siglo XIX de la mano del geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen para describir las rutas comerciales que conectaban Europa con la China de la dinastía Han. Para nuestro autor el término resulta vago, dado que se circunscribe al intercambio de bienes de lujo, cuando dicha ruta significó mucho más que un lazo comercial. No en vano, también conectaba culturas, ofreciendo un espacio de intercambio de ideas, cosmovisiones e invenciones a los distintos pueblos por los que alcanzaba esta red de sapiencia universal. En resumidas cuentas, y en términos antropológicos, Frankopan habla del difusionismo cultural que estas rutas ofrecían, y ofrecen, al mundo. En palabras del propio autor:

La expresión ‘rutas de la seda’ sirve para describir las formas en que se entretrajieron pueblos, culturas y continentes, y al hacerlo nos ayuda a comprender mejor el modo en que en el pasado se propagaron las religiones y los idiomas y a mostrar cómo en esta parte del mundo distintas ideas acerca de la comida, la moda y el arte se difundieron, compitieron entre sí y se influenciaron las unas a las otras. Las rutas de la seda ayudan a aclarar el lugar central que ocupan el control de los recursos y el comercio a larga distancia, y por lo tanto explican los contextos de las expediciones que contribuyeron a moldear el surgimiento de los imperios y los motivos que las animaban a cruzar desiertos y océanos. Las rutas de la seda muestran cómo se estimuló la innovación tecnológica a lo largo de miles de kilómetros y cómo la destrucción de la violencia y las enfermedades a menudo siguió las mismas pautas. Al enseñarnos a ver los ritmos de la historia, las rutas de la seda nos permiten entender que el pasado no es una serie de períodos y regiones aislados y con límites definidos sino que, en realidad, el mundo ha estado conectado durante milenios en un pasado global, más amplio e inclusivo [...] Además de todo lo ya señalado, las rutas de la seda sirvieron como ‘corredores genéticos’ tanto para los seres humanos como para la flota y la fauna (pp.10-13).

En pocas palabras, para Frankopan estas rutas de la seda “*conforman el sistema nervioso central del mundo*” (p. 11). Tanto es así, que afirma que será en las capitales asiáticas donde se dé forma al orden internacional del siglo XXI, en detrimento de las capitales europeas, como pasaba hace cien años. Y es que todo parece indicar que, tras 250 años, Asia regresará a su posición primigenia tras ser relegada por el advenimiento occidental a instancias de la revolución industrial.

En esta línea, la obra se enmarca y contextualiza históricamente en el mundo actual. Más concretamente, desde la desaparición de la Unión Soviética (1991) hasta nuestros días, centrándose especialmente en la pasada década y con algunas referencias al pasado de la antigua ruta de la seda, para refrendar la importancia de las incipientes rutas promovidas sustancialmente por el proyecto “Un cinturón, una ruta”, y que son el pilar fundamental de la política exterior y económica de Xi Jinping (p. 21). Tanto es así que, desde su anuncio en 2013, ya se ha invertido un billón de dólares, esencialmente en préstamos, para efectuar tal red de comunicaciones en sus variantes terrestre y marítima.

Por otra parte, respecto a la estructuración de la obra, ésta se divide en cinco capítulos, más una introducción a modo de presentación de la obra. La disposición de los capítulos no es casual; intentan expresar una especie de “evolución” de la significación pasada y presente de las rutas y de cómo está derivando tal objeto como consecuencia del sello chino, y su posible contrarréplica rival.

En este sentido, en el primer capítulo, “Las rutas de Oriente”, Frankopan nos invita a reflexionar sobre cómo ha cambiado el mundo desde los años 90 hasta la actualidad, es decir, de cómo en una generación los europeos hemos experimentado cambios que serían impensables a la luz de nuestro eurocentrismo. Pone como ejemplos la adquisición de grandes clubes europeos de fútbol a manos de magnates asiáticos, la enorme presencia de jugadores extranjeros en la *Premier League* actual, cuando en los 90 era algo testimonial, el auge de las grandes empresas asiáticas como *Qatar Airways* o la india *Infosys Technologies* fundadas en 1993, y por las que nadie apostaba, fruto de ese pensamiento de restar importancia a tales corrientes. Sin contar, que el primer ministro británico John Major en esas fechas también tuvo que enfrentarse a un arduo debate sobre la pertenencia del Reino Unido a la Unión Europea. Esto, y un sinfín de temas más, que dan muestra que la globalización acentúa y acelera los cambios, y debemos tener la mente abierta para no quedarnos atrás sino queremos que el futuro se nos lleve por delante (pp. 26-28).

Y tampoco hay que remontarse a los 90, ya en el siglo XXI estamos viendo los retos que implica el ascenso del turismo asiático, en especial el chino, que hacen que las aerolíneas comiencen a no poder satisfacer los vuelos dada la escasez de pilotos para hacer frente a esta pujanza demanda. Y eso que tan sólo el 5% de los turistas chinos tienen pasaporte, y sin sumar que otros países como Indonesia, Tailandia, India o Filipinas también poseen grandes poblaciones que tarde o temprano tendrán suficiente poder adquisitivo para llevar a cabo el mismo turismo que, desde hace décadas, efectúan los turistas europeos.

Al mismo tiempo, este aumento del poder adquisitivo también va a implicar otros retos para las ciudades, especialmente asiáticas, y poder satisfacer las necesidades básicas y las demandas ciudadanas sin ocasionar severos daños medioambientales. De esta forma, se precisarán ciudades inteligentes que dará lugar a un nuevo urbanismo para tal fin. No obstante, el autor también nos alerta de que la tecnología puede servir no sólo para controlar la arquitectura y el urbanismo, como en China, sino también para la propia población. Algo que ya ocurre, en cierta medida, por parte de las grandes potencias y multinacionales como Rusia o Facebook, por no hablar del propio régimen chino que tiene prohibido en su territorio el uso de Facebook, Google, Whatsapp y Twitter; en aras de usar sus propias redes sociales sujetas a los preceptos y cánones del partido.

Todo ello, obviamente, va a suponer grandes cambios en el futuro, que los asiáticos ven con optimismo y esperanza; y, en contraposición, los occidentales con cierto temor y desasosiego (p. 50). Lo cierto es que para el autor estos miedos son exagerados, pues entiende que:

Estamos asistiendo a una transformación histórica tanto por sus dimensiones como por su naturaleza, un cambio similar al que se vivió en las décadas posteriores al cruce del Atlántico por parte de Colón y quienes le siguieron y a la superación, casi simultánea, del extremo meridional de África por parte de Vasco da Gama, lo que abrió una nueva ruta para el comercio marítimo entre Europa y el océano Índico, el sur de Asia y más allá. Esas expediciones gemelas, hace poco más de quinientos años, sentaron las bases de un desplazamiento espectacular del centro de gravedad económico y político del mundo, desplazamiento que por primera vez en la historia situó a Europa occidental en el corazón de las rutas del comercio mundial. Algo similar está ocurriendo hoy, pero a la inversa. Asia y las rutas de la seda están ascendiendo, y lo hacen con rapidez. No lo hacen aisladas de Occidente y tampoco en competencia con él. De hecho, lo que ocurre es todo lo contrario: el ascenso de Asia está estrechamente relacionado con las economías desarrolladas de Estados Unidos, Europa y otros países. La demanda de recursos, bienes, servicios y talento en estas últimas ha estimulado el crecimiento de la primera, pues ha creado empleos y oportunidades y ha servido como un catalizador para el cambio. El éxito de una parte del mundo está vinculado al éxito de la otra, en lugar de conseguirse a su costa. El despertar del sol en Oriente no implica que se esté poniendo en Occidente. Todavía no, al menos (p. 49).

En cuanto al segundo capítulo del libro, “Las rutas al corazón del mundo”, ahonda en estos miedos de la sociedad occidental, que se traducen en el ascenso de populismos de extrema derecha en EE. UU. y Europa, ya que azuzan el temor al cambio y la necesidad de frenarlo (pp. 51-53). Y mientras en Occidente se mira hacia el ombligo con actitudes ciertamente aislacionistas (léase el Brexit), las rutas de la seda ofrecen justo lo contrario para Asia. Una visión más global y esperanzadora hacia un nuevo cambio, donde se entrelazan intereses, colaboraciones y alianzas en aras de un desarrollo común a largo plazo.

Estas colaboraciones pasan por hacer asegurar el abastecimiento de agua en Asia Central, con lo que se precisa trabajar en equipo para aprovechar los recursos energéticos de la zona sin ocasionar daños medioambientales para sí mismo o para los vecinos, como por ejemplo a la hora de crear una hidroeléctrica y su consiguiente presa (p. 62). En esta línea, Frankopan, a continuación, hace una enumeración de distintos planes regionales que están promoviendo conjuntamente los distintos gobiernos para vertebrar Asia. Entre ellos el “acuerdo de Asjbat” que propone la creación de un “visado de la seda” para que puedan desplazarse libremente los habitantes de Asia Central, y que se pretende extender para Azerbaiyán y Turquía (p. 67).

Con todo, dichas colaboraciones o sinergias distan aún de ser la tónica, también hay grandes rivalidades fruto de los recelos históricos. Eso sí, gracias a las prebendas que puede ofrecer estas nuevas rutas de la seda, a medida que pasa el tiempo, estas discrepancias comenzarán a quedarse en un segundo plano, hasta el punto de disiparse en algunos casos, en aras de volver a situar a Asia como “corazón del mundo” durante los próximos cien años (p. 88).

Por otra parte, una vez explicada la significación de la ruta y las transformaciones socioeconómicas que está empezando a tener, Frankopan dedica el tercer capítulo, “Las rutas de Pekín”, a los planes chinos para reactivar estas rutas milenarias. En este sentido, todo comenzó el 6 de septiembre de 2013 cuando Xi Jinping en Astaná, capital de Kazajistán, pronunció un discurso titulado “Promover la amistad entre los pueblos y crear un futuro mejor”. En dicho alegato subrayó que la política exterior china tenía como prioridad afianzar unas buenas relaciones con sus vecinos. De este modo el presidente chino señalaba:

Durante milenios, los pueblos de los distintos países de la antigua ruta de la seda han escrito conjuntamente un capítulo de amistad que llega hasta este mismo día [...] diferentes razas, creencias y orígenes culturales son en todo sentido capaces de compartir la paz y el desarrollo (p. 89).

Como observamos, Xi ponía en valor dicha ruta, hasta ahora olvidada, para implementar su política exterior y, más concretamente, su poder blando. Para ello, reivindicaba la necesidad de invertir en transportes, construir carreteras, puertos, etc., con el fin de establecer las citadas rutas de la seda (p. 90). Cabe advertir que Estados Unidos pretendía hacer lo propio varios años antes, como demuestra el discurso de la entonces secretaria de estado Hillary Clinton en 2011, donde pedía establecer, no una, sino muchas rutas de la seda para desarrollar la región. Sin embargo, las palabras se las llevó el viento, y vinieron más bien a espolear las pretensiones chinas por miedo a perder la influencia política en Asia Central a favor de Washington. Y es que, en el caso chino, el presidente Xi refrendaba tales deseos con la propuesta de grandes inversiones para llevar a efecto lo que denominó “un cinturón, una ruta” (posteriormente rebautizada como “Iniciativa del cinturón y la ruta de la seda” con las primeras inversiones de las empresas chinas a instancias de Pekín). Un cinturón respecto al lazo que se haría entre los distintos países por vía terrestre, y una ruta de carácter marítima que pretendía unir el océano Índico con el mar Rojo y el Mediterráneo (p. 91). Aún así, la ruta marítima se estableció para no poner límites geográficos e incluir a África oriental y al Sudeste asiático y, por tanto, actualmente hay 80 países que se han adherido a tal proyecto, incluyendo países de Europa oriental e incluso del Caribe. Como dato, hay que subrayar que entre China y el Mediterráneo oriental reside el 69% de la población mundial y un 29% de la producción global.

Igualmente, lo verdaderamente importante para Xi es el hecho de que se crea un clima de colaboración entre la comunidad internacional, donde China demuestra que puede ejercer un liderazgo responsable a diferencia de algunas potencias desarrolladas más orientadas al aislacionismo como los EE. UU. de Trump. En esta línea, están realizando multitud de inversiones con un valor de un billón de dólares. Por ejemplo, en el Sudeste asiático, las inversiones están destinadas a la construcción de puertos de aguas profundas, autopistas, puentes, centrales eléctricas en Sri Lanka, Bangladés, Camboya y Myanmar. Asimismo, también hay grandes proyectos en marcha en Filipinas, Indonesia, Vietnam y Tailandia (p. 97).

En resumen, Frankopan señala que dichas rutas poseen tres objetivos para los intereses chinos: 1) Planificar y asegurar las necesidades de suministro energético chino; 2) la transformación de la industria china hacia la facturación de productos de alta calidad; 3) y, por último, la penetración de las empresas chinas en otros países para incrementar sus expectativas de crecimiento en el futuro (pp. 99-102).

Posteriormente, se expone la importancia que está imprimiendo China en el refuerzo de sus fronteras, así como sus reivindicaciones en el Mar de China, especialmente en el meridional (incluyendo sus controversias de soberanía marítima con Filipinas a través de la sentencia de 2016 del Tribunal Permanente de Arbitraje de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar), debido a su enorme importancia geopolítica para Pekín (pp. 110-111). Tanto es así, que algunos historiadores ven con recelo la nueva ruta de la seda al ser, en su gran mayoría, préstamos que sujetan a tales países a los intereses chinos. Por no hablar de los analistas o dirigentes militares, entre ellos el secretario de defensa estadounidense James Mattis, que ven en dicha ruta un nuevo sistema tributario, aludiendo veladamente a cómo entendían las relaciones internacionales la dinastía Ming. Es más, añadió textualmente que Pekín tiene “*planes a largo plazo para reescribir el actual orden mundial*” (p. 143). En este sentido, Frankopan observa y señala que el mundo comienza a dividirse en

dos grandes polos de poder liderados por Washington y Pekín y la ruta de la seda va encaminada a aumentar la influencia de este último (p. 149).

Por otra parte, el cuarto capítulo se denomina “Las rutas a la rivalidad”, y como muy bien indica su nombre gira en torno a las rivalidades que el ascenso chino y su política de carácter hegemónico está desencadenando. De este modo, resalta la rivalidad entre China y EE. UU. y, más concretamente, la guerra comercial emprendida por la administración Trump. Así, las élites políticas y militares estadounidenses, entre ellos Henry Kissinger, ven a China como un peligro para el orden internacional y los intereses y valores estadounidenses (p. 165). Por estas razones, dichas élites, denuncian la ausencia de medidas norteamericanas para contrarrestar y competir con las rutas de la seda chinas. Y es que el aumento de la presencia china en África y Asia Central a partir de esas rutas, ya se ha dado en el Sudeste asiático o en el Mar de la China meridional con fatales consecuencias para la presencia e intereses estadounidenses:

Arrancar tarde también significa tener que lidiar con hechos consumados, que son difíciles, si no imposibles, de revertir. No haber impedido en su momento la expansión de China en el Mar de la China Meridional, concluyó Michael Collins, subdirector adjunto del Centro de Misión de Asia Oriental de la CIA, hace que Estados Unidos se enfrente hoy allí a una ‘Crimea de Oriente’, en referencia a la anexión de la península del mar Negro por parte de Rusia en 2014. Es más difícil detener un barco que ya ha zarpado (p. 183).

Seguidamente, Frankopan relata cómo EE. UU. pretende contrarrestar esta enorme y creciente influencia china con la búsqueda de aliados en la región y, más concretamente, con la India. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos norteamericanos por canjearse su favor de cara a una hipotética alianza militar, los resultados son escasos debido a que Delhi, desde hace décadas, tiene como gran socio en materia de seguridad a Moscú. Además, a priori, no desea situarse como un claro rival de China en la región, por lo que el gobierno indio suele ensalzar los lazos con Pekín en aras de una prosperidad compartida (pp. 188-190). Igualmente, Washington no se lo pone fácil a Delhi, ya que arremete fuertemente contra Irán, en especial con sanciones económicas a las empresas que operan en el país, cuando Teherán abastece la tercera parte de los suministros energéticos que precisa la India (p. 195). Así, EE. UU. está erosionando su política de alianzas dada la negligencia de la administración Trump (p. 201).

Por último, el quinto capítulo titulado “Las rutas al futuro”, trata sobre cómo se están tejiendo o articulando las alianzas del futuro gracias a las rutas de la seda y, en especial, la mala praxis de la diplomacia estadounidense para mantener sus alianzas históricas o profundizar en otras. En este sentido, destaca cómo Pekín aprovecha los vacíos que deja Washington tras las sanciones o quejas que esta última impone a Turquía, Pakistán u otros países. Es decir, mientras EE. UU. ofrece palos, China da zanahorias y asienta aún más su posición hegemónica en la región (p. 231). No en vano, esos aliados tradicionales estadounidenses no están siendo sustituidos por otros, aunque Washington se esfuerce en reforzar su relación con la India. Sin contar la política arancelaria o guerra comercial que ha afectado a aliados y extraños por igual:

En un momento en que Estados Unidos podría y debería estar haciendo todo lo posible por resaltar el papel positivo que ha desempeñado en la seguridad y el comercio mundiales, por forjar amistades y alianzas y por ofrecer una visión de futuro esperanzadora e inclusiva basada en la colaboración, el país ha optado por dar la espalda a su propia historia. Los aranceles no son un castigo reservado a competidores o rivales: la medida afecta también, y aún más si cabe, a viejos amigos y aliados (p. 233).

Y si esto no fuera poco, Pekín y Moscú han fraguado en los últimos años una estrecha relación, también entre sus mandatarios, que resulta nefasta para los intereses estado-

unidenses. Tanto es así que ya parece imposible que EE. UU. pueda atraer a Rusia frente a China, tal y como deseaba Henry Kissinger (pp. 231-236). En este sentido, EE. UU. es más consciente de que debe contrarrestar, en todos sus ámbitos (también el tecnológico), el ascenso de chino que pone en peligro los intereses estadounidenses (p. 265). Máxime cuando en 2018 la Asamblea Popular Nacional de China añadió “el pensamiento de Xi Jinping” (un manifiesto de catorce puntos), a la constitución china; y en donde se establecía claramente la creación de una comunidad internacional con un futuro compartido sustentado en la colaboración. Sin embargo, en este punto y para ir concluyendo, Frankopan se pregunta qué ocurre con los países que no desean un futuro compartido o desean avanzar y desarrollarse por otra vía (p. 274).

Sea como fuere, y como vemos, el autor a lo largo de la monografía nos da las claves del siglo XXI y de cómo poco a poco se está articulando un mundo donde China tendrá la voz cantante debido a su inequívoca apuesta hegemónica por el continente asiático con las llamadas rutas de la seda. Y es que como señala Frankopan en la introducción de la obra:

Las rutas de la seda se encuentran en el corazón de esa instantánea; de hecho, ocupan un lugar tan central que es imposible comprender lo que hoy ocurre o pensar en lo que el mañana nos depara sin tener en cuenta la región que se extiende entre el Mediterráneo oriental y el Pacífico (p. 15).

En definitiva, la obra no sólo trata temas de rabiosa actualidad, sino que nos da las pautas para poder comprender cómo se conformará el mundo a lo largo de esta centuria. Así, para todos aquellos interesados en la Historia global y la Geopolítica, la citada monografía se erige en una lectura de obligada referencia para vislumbrar los entresijos del nuevo orden mundial.

LUIS M. LALINDE