

Los caminos del comercio

The Paths of Trade

El comercio nos une, y sus rutas tejen una red que sujeta el mundo. Ante el retroceso de la globalización, con cada vez más países procurando privilegiar la proximidad geográfica o ideológica en sus intercambios, defender los vínculos que establece el tráfico mercantil es defender los puentes que conectan frente a los muros que separan. Europa muestra en su papel moneda puentes y ventanas como símbolos de apertura, pero la Europa-fortaleza avanza en las urnas, limitando la movilidad de bienes y personas, y dando la espalda al drama de las migraciones impulsadas por los conflictos o el cambio climático. En este contexto merece celebrarse el décimo aniversario de la iniciativa de la Franja y la Ruta, un genuino plan Marshall de construcción de infraestructuras lanzado por China en el otoño de 2013, y en el que hoy participan 150 países que suponen el 75% de la población del planeta y más del 50% de su producto interior bruto. Estas nuevas rutas de la seda, que siguen en el norte los itinerarios terrestres de Marco Polo e Ibn Battuta, y en el sur los caminos marítimos del almirante Zheng He, aspiran a fortalecer los lazos económicos y políticos entre Asia, África y Europa, algo bien deseable en nuestro tiempo de desconexión.

Aunque Europa se resista a percibirse como una península de Asia, su contracción demográfica, declive económico y pérdida de influencia subrayan su papel subalterno en la que Halford Mackinder llamó la ‘Isla Mundo’, formada por los tres continentes geográficamente contiguos que la iniciativa china procura coser con infraestructuras de diversa índole: terrestres desde luego, como el ferrocarril de carga de la Franja que recorre 13.000 kilómetros desde Yiwu hasta Madrid, conectando China con Europa y cortando como un cuchillo las estepas de Kazajistán o de Rusia; pero marítimas también, porque los nuevos puertos que jalonan la Ruta sirven a los 105.000 buques —portacontenedores, petroleros o cargueros— que en el mundo transportan el 80% del comercio por volumen, y el 50% por valor. Los océanos son hoy, como los grandes cursos fluviales en el pasado —y todavía en parte ahora—, fundamentales caminos del comercio, por más que el creciente desorden marítimo obligue a recordar la libertad de navegación que teorizó Hugo Grocio con su *Mare liberum* de 1609, construyendo sobre las bases del derecho internacional establecidas por Francisco de Vitoria, y que actualmente protege la Armada estadounidense.

Ese desorden, del que forman parte los numerosos buques de propiedad incierta y pabellón de conveniencia como el que perdió contenedores con *pellets* de plástico frente a las costas gallegas, se manifiesta en la inseguridad actual en el mar Rojo, donde los ataques hutíes en represalia por la guerra de Gaza impiden transitar hasta el canal de Suez; o en las dificultades de navegación en el mar Negro, sembrado de minas y barcos dañados en la guerra de Ucrania. Y junto con estas derivadas bélicas, existen riesgos geopolíticos como los que afectan al mar de la China Meridional y al estrecho de Malaca consecuencia de la pugna por Taiwán, o alteraciones debidas al cambio climático, como la disminución del agua en los lagos que alimentan las esclusas del canal de Panamá, amenazando el tráfico, algo que ya tuvimos ocasión de comprobar el verano pasado cuando la pérdida de caudal hizo imposible la navegación por el Rin. Pero los caminos del comercio transitan también por el fondo de los océanos, con los cables y gaseoductos que hemos visto sabotear en el Báltico o el mar del Norte, y nada es hoy tan crítico para la gobernanza global como preservar las rutas terrestres o marítimas por las que circulan la información, las mercancías y las personas.

Luis Fernández-Galiano



El Tocónao perdió un contenedor con pellets frente a Galicia

Trade unites, and its paths weave a web that holds the world together. Faced with shrinking globalization, with many countries preferring geographical or ideological proximity in their exchanges, to defend the links created by commercial traffic is to defend bridges over walls. Europe's paper currency shows bridges and windows as symbols of openness, but Fortress-Europe advances limiting the movement of goods and people, and turning its back on the drama of migration. In this context it is worth to celebrate the tenth anniversary of the Belt and Road Initiative, a genuine Marshall Plan for infrastructure construction launched by China in 2013, and in which today 150 countries, representing 75% of the world's population and 50% of its GDP, are participating. These new silk routes, which follow in the north the land itineraries of Marco Polo and Ibn Battuta, and in the south the sea paths of admiral Zheng He, hope to strengthen the economic and political ties between Asia, Africa and Europe, something desirable in our time of disconnection.

Though Europe is reluctant to be seen as a peninsula of Asia, its demographic contraction, economic decline, and loss of influence mark its subaltern role in what Halford Mackinder called the 'World Island,' formed by the three geographically adjacent continents that the Chinese initiative tries to tie with infrastructure: on land, like the freight railroad of the Belt that travels 13,000 kilometers from Yiwu to Madrid, connecting China with Europe through the steppes of Kazakhstan or Russia; but maritime too, because the new ports along the Route serve the 105,000 vessels – container ships, tankers or freight ships – that in the world transport 80% of trade by volume, and 50% by value. Oceans today are, as rivers were in the past, essential paths of trade, even though the present maritime disorder forces to recall the freedom of navigation theorized by Hugo Grocio with his Mare liberum of 1609 (building on the bases of the international law established in Salamanca by Francisco de Vitoria), and that now the US Navy protects.

This disorder, which includes many ships of dubious ownership and flag of convenience, like the one which lost containers filled with plastic pellets off the coast of Galicia, becomes evident in the current insecurity in the Red Sea, where the Houthi attacks in retaliation for the Gaza war block the path towards the Suez Canal; or in the navigation difficulties in the Black Sea, filled with mines and vessels damaged in the Ukrainian war. And beyond conflicts there are geopolitical risks like those affecting the South China Sea or the Strait of Malacca as a result of the tensions over Taiwan, or alterations due to climate change, like water reduction in the lakes that feed the Panama Canal locks, threatening traffic, something we experienced last summer when the loss of water made Rhine navigation impossible. But the paths of trade also go through the ocean beds, with the cables and pipelines we saw sabotaged in the Baltic or the North Sea, and nothing today is as critical for global governance as preserving the land or maritime routes through which information, goods, and people circulate.