

Des de l'Àsia central fins a Europa, el Govern xinès construeix ferrocarrils, gasoductes i autopistes. Vol ressuscitar la ruta comercial més famosa: la Ruta de la Seda.

## Nou projecte xinès per a la ruta de la seda

Erich Follath  
© Der Spiegel

Són escenes que semblen tretes de la Bíblia, com dels temps en què va prendre forma la Ruta de la Seda de l'antiguitat, el segle I abans de Crist. Aquí, a Kaixgar, a l'extrem occidental de la República Popular de la Xina, encara no es nota gaire que des d'aquest indret el Govern té pensat iniciar una nova ruta comercial mundial.

"Arri, arri", criden els homes des de les tartanes, i avancen fins al prat cridant "Aquí hi ha lloc". Allà hi ha esperant marxants que ofereixen camells. Els interessats palpen amb professionalitat la dentadura dels animals per comprovar-ne l'estat de salut. S'aixeca poleguera només per un renill nerviós, o un bram o un bel, com si els cavalls, els ases o les cabres percebessin que no estaran lligats gaire més. Dones, només unes quantes amb vel, balancegen sacs amb albercocs i panses enmig del caos.

El mercat del diumenge de Kaixgar és segurament un dels més grans del món. Cada cap de setmana vénen uns quants milers de marxants de bestiar i comerciants a la ciutat oasi de l'extrem del desert del Taklamakan, a prop de les altes seralades del Pamir i l'Hindu Kush. Hi ha una barreja ètnica fascinant: els uigurs hi són majoria, homes vigorosos amb ganivets al cinturó. Kirguisos nòmades que

porten barrets de feltre; i de tant en tant es veuen joves de pell clara i ulls verds que semblen descendents d'Alexandre el Gran. L'activitat és controlada pels veritables senyors de la zona: els policies, que són tots xinesos de l'ètnia han.

En aquest mercat, el mite de l'antiga Ruta de la Seda s'entreuu, es flaira, es palpa. A la vora del mercat un artista immortalitza el passat en un vell paper de seda. Fa reviure les caravanes que pas-

saven penúries més enllà de la Porta de Jade travessant deserts i altes muntanyes abans no creuaven els oasis de Kaixgar per arribar a ciutats com Samarcanda i Bukhara i prosseguien fins a Teheran i Bagdad, o en una mena de cursa de relleus transferien els valuosos productes a la següent caravana, per acabar-los de fer arribar al Mediterrani i a l'Imperi romà. D'aquesta manera la seda i el jade, la ceràmica, el paper i el te van conque- →



Pequín té preparats 40.000 milions de dòlars per construir noves rutes, vies de ferrocarril i gasoductes.

→ rir els mercats d'Occident; l'all i l'oli de ricí van arribar a l'Orient Lluanyà. La Ruta de la Seda era una borsa d'intercanvi de les cultures del món, una via per estendre les religions, primer per al budisme i més tard per a l'islam. Fins que al segle XIV amb la caiguda del domini mongol les rutes comercials es van perdre.

### Revifar el passat

Xi Jinping, de 63 anys, president de la Xina i secretari general del Partit Comunista, vol fer revifar el mite i construir una "nova Ruta de la Seda", seguint en molts trams l'antiga ruta comercial: el retorn d'una llegenda. Des de fa un quant temps, molts dels seus discursos no acaben sense haver fet referència al "yi dai yi lu" ('Un cinturó, una ruta'). És un projecte monumental, hi han de participar uns 60 Estats, ben bé la meitat de la humanitat.

La Xina vol, d'una banda, fer augmentar el comerç per aquesta ruta, però, de l'altra, ampliar massivament les infraestructures. Pequín té preparats 40.000 milions de dòlars per fer-ho. Aquests diners s'han d'invertir en la construcció de noves rutes, en vies de ferrocarril, gasoductes i ports des de Lituània fins a la banya d'Àfrica, des de Sri Lanka fins a Israel, del Pakistan fins a l'Iran. Dos trams de ferrocarril porten a Alemanya: de Zhengzhou a Hamburg i de Chongqing a Duisburg.

La República Popular ha iniciat la creació d'una institució bancària per al finançament d'aquesta iniciativa ingent: el Banc Asiàtic d'Infraestructures i Inversions (BAII). A Xi Jinping fa anys que no li agrada que Washington no deixi participar gaire el seu país en organitzacions com el Banc Mundial i el Fons Monetari Internacional. El juliol del 2015, 57 Estats van signar, contra la voluntat dels Estats Units, el document de fundació del BAII, entre ells França, el Regne Unit i Alemanya. Tothom hi vol ser, quan els xinesos en planegen una de grossa.

Però què pretén Pequín amb la idea de la Ruta de la Seda? El Govern xinès

vol estimular econòmicament els veïns propers i llunyans, "unir" el món, com es diu en la propaganda de l'Estat? Les empreses xineses necessiten la globalització per ajudar una economia que coixeja i crear noves vies d'exportació per a la sobreproducció de béns i afermar rutes per a la importació de petroli? O es tracta de trencar l'hegemonia política d'Occident, és a dir, d'un programa per a la conquesta del món?

A Kaixgar hi ha funcionaris de Pequín traslladats que treballen en el gran projecte, aquí ha de sorgir un nou corredor econòmic. S'ampliarà el pas d'alta muntanya cap al Pakistan, que ha de menar pel pas de Khunjerab fins a Gwadar, el port del mar d'Aràbia, construït pels xinesos. A les taules dels enginyers hi ha estudis de viabilitat per a nous trams de tren complicats en direcció al Kirguizistan i el Kazakhstan. Un repte tècnic extrem, però des que els xinesos van construir una línia de ferrocarril en direcció al Tibet a més de 5.000 metres d'altitud, tot sembla possible.

Avui ja es pot veure a tot arreu que el Partit Comunista de la Xina ha invertit una enorme quantitat de diners en les rutes en direcció a l'Àsia central i en les noves zones econòmiques. Les condi-



El passat juny es va inaugurar la línia ferroviària que connectarà Xina amb Europa a través de la China Railway Express, un dels projectes més ambiciosos de la Ruta de la Seda. En la imatge, trens d'alta velocitat en una base de manteniment a Wahan, Xina. A sota, el mercat del diumenge de Kaixgar, a l'extrem del desert del Taklamakan.





## EL GOVERN XINÈS VOL ESTIMULAR ECONÒMICAMENT ELS VEÏNS PROPERS I LLUNYANS

cions de vida dels habitants de Kaixgar han millorat; a la capital de la província, Ürümqi, dos parcs d'alta tecnologia amb exempcions fiscals han servit per generar nous llocs de treball. Les taxes de creixement a la Regió Autònoma de Xinjiang són d'un 9%, més altes que en moltes zones del país.

Pequín espera a canvi agraïment i bones maneres; incorre, però, en un greu error. Perquè per a la majoria d'ui-gurs hi ha una cosa molt més important que una millor oferta de productes. Ells volen respecte per al seu poble i la seva religió, l'islam. I sovint els toca viure el contrari: s'instal·la la videovigilància a les mesquites, els homes musulmans no poden portar la barba llarga i els seus fills són obligats a trencar el dejuni durant el ramadà.

Les elits econòmiques i polítiques reben amb els braços oberts les oportunitats que arriben de les injeccions financeres de Pequín. Però entre la població local de Xinjiang la nova Ruta de la Seda, amb la presència estrangeritzant de xinesos han, topa amb un escepticisme considerable. I el patró es repeteix: els recels són encara més grans just després de passar la frontera.

### Almaty, Kazakhstan

Actualment dues companyies aèries cobreixen el trajecte des de la capital de Xinjiang, Ürümqi, fins a la ciutat més gran del Kazakhstan, Almaty; per terra els 1.500 quilòmetres que separen les dues ciutats de milions d'habitants es poden recórrer amb carreteres noves i noves línies de ferrocarril. Al poble fronterer de Korgas s'hi crearà una zona comercial especial comuna.

El veí de la Xina té un paper central en l'estratègia de la Ruta de la Seda: no és cap casualitat que Xi Jinping parlés per primer cop del nou gran projecte al Kazakhstan, el setembre del 2013, en una trobada amb el seu homòleg Nursultan Nazarbaïev. I si més no exteriorment el seu amfitrió es va mostrar →



→ entusiasmat. Va fer anunciar al seu ministre de Ferrocarrils que els pròxims cinc anys invertirien uns quants milers de milions de dòlars en els nous trens i els nous traçats.

Nazarbàiev, de 76 anys, fill d'un pastor i cap del Partit Comunista regional en temps soviètics, és des de fa un quart de segle cap d'Estat de la República independent del Kazakhstan. Un governant autoritari que a Occident és considerat un megalòman, perquè va fer erigir al mig de l'estepa una nova capital de nom Astana amb gratacels de vidre. Nazarbàiev governa un Estat que és gairebé vuit vegades tan gran com Alemanya, però en el qual viuen menys de 20 milions de persones.

I Nazarbàiev es pot permetre extravagàncies, perquè disposa d'uns recursos naturals enormes com petroli, gas natural i urani. Amb els ingressos del negoci de les primeres matèries de moment ha pogut tenir la població calmada. De tota manera, ara el Kazakhstan també pateix per la davallada de preus: els ingressos per càpita, mesurats en dòlars, s'han reduït a la meitat des del 2013 i l'economia ha quedat estancada. Astutament, Nazarbàiev col·labora amb les grans potències: deixa que els nord-americans explotin els recursos minerals del Kazakhstan. Permet a la UE de convertir-se en el seu soci comercial principal. I amb els russos treballa en la Unió Econòmica Euroasiàtica i en comissions de seguretat.

Però el que cuida especialment és la "col·laboració estratègica" amb la Xina. Els últims anys s'han construït gasoductes que porten cru i gas natural de la mar Càspia directament a la República Popular. Els xinesos ja controlen gairebé un terç dels recursos kazakhs. I també estan a punt de participar generosament en l'agricultura.

Al començament d'aquest any Nazarbàiev va aprovar una llei que concedia a inversors estrangers el dret d'arrendament a 25 anys sobre propietats immobiliàries. Això va desencadenar una onada



de protestes que van fer trontollar les bases del seu poder. "Fora els xinesos; el Kazakhstan per als kazakhs!", cridava la multitud abandonada a final de maig a prop del Museu Nacional; en aquell moment Nazarbàiev va retirar la llei i va fer dimitir el seu ministre d'Economia. Poc temps després, uns homes armats van atacar la Guàrdia Nacional a la ciutat industrial d'Aktobe. En l'intercanvi de trets, a començament de juny, van morir 25 persones. I les protestes continuen.

Per a molts kazakhs, la nova Ruta de la Seda no és prometedora, la veuen més aviat com una amenaça. A la zona econòmica especial de Korgas, a la frontera, aquesta desconfiança es percep clarament. Al costat xinès s'hi han establert noves empreses, s'hi han construït blocs de pisos i centres comercials luxosos. A l'altra banda, només s'hi han fet unes quantes gasolineres i quioscos; superfícies completament buides s'alternen amb abocadors enormes. Els kazakhs arriben amb el nou tren exprés d'Almaty, s'afanyen a comprar productes barats "a l'altre cantó" i al vespre tornen.

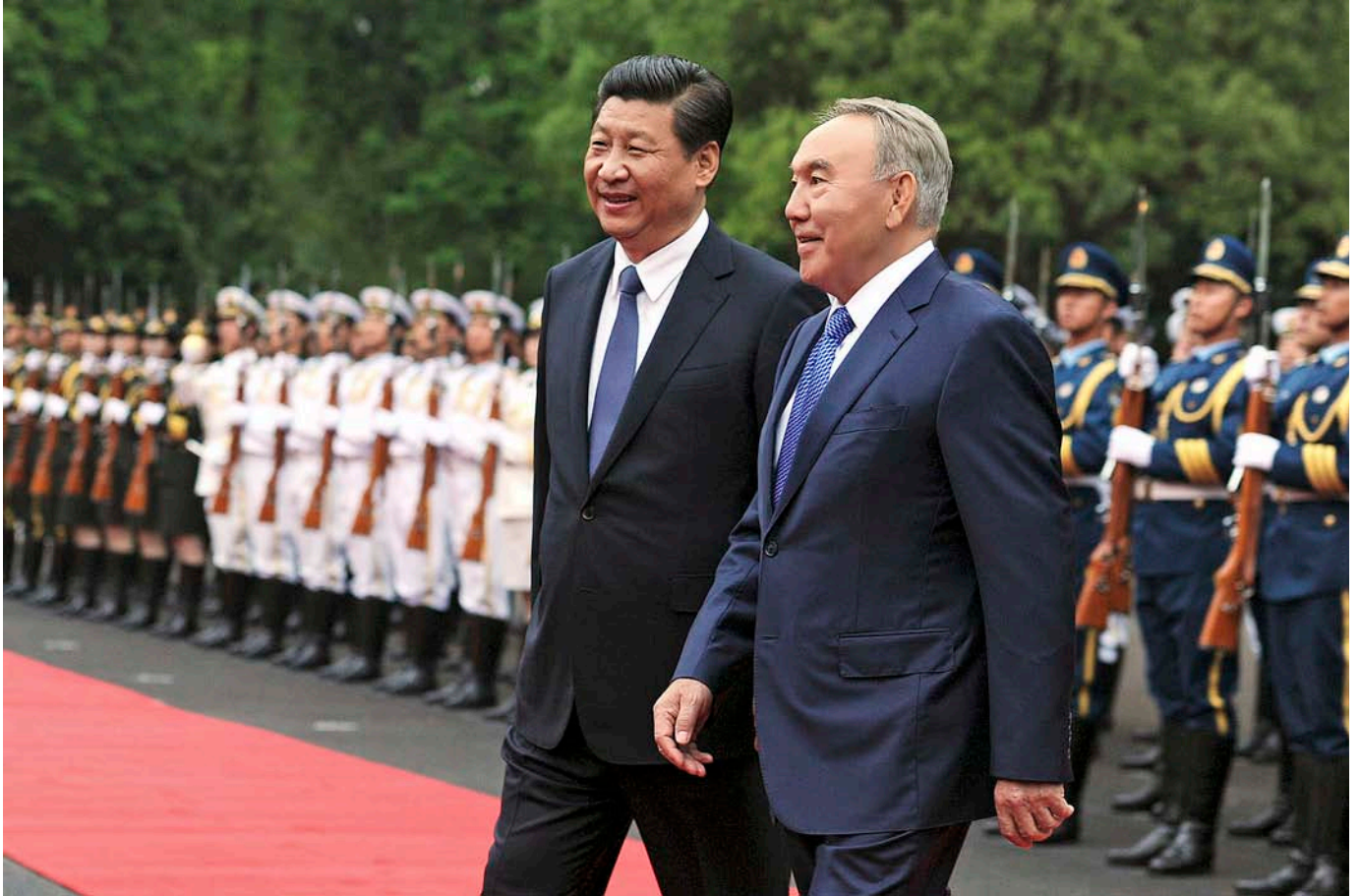
A Bielorússia, prop de Minsk, s'està construint un parc industrial de 80 quilòmetres quadrats. En la imatge de sota, Xi Jinping i el president bielorús, Aleksander Lukaixenko. L'aliança amb Kazakhstan és essencial per al projecte de la Xina. En la imatge de la dreta, els presidents Xi Jinping i Nursultan Nazarbàiev.

Però el minso trànsit fronterer per a Pequín no és gaire important. El que és decisiu és la imatge general: Korgas és important com un lloc de pas. Els trens hi circulen, des de l'Àsia central fins a l'Iran i fins a Europa. Des del 2014 la rotació d'estocs a la zona s'ha doblat.

### Bixkek, Kirguizistan

Si hi ha algú que coneix igual de bé la Xina i Rússia, la UE i els Estats Units, i que pot valorar el projecte de la Ruta de la Seda des del punt de vista centreesiàtic, aquesta persona és Djumart Otorbàiev, de 61 anys, l'ex-primer ministre de la República del Kirguizistan. Després d'un any de responsabilitats de govern, la primavera del 2015 Otorbàiev es va convertir en assessor polític independent. Des d'aleshores, viatja en jet regularment fent de mitjancer entre diferents mons, entre Pequín i Moscou, i entre Astana i Brussel·les amunt i avall.

Bixkek, a quatre hores de cotxe d'Almaty –per una autopista ben ampla–, va ser en temps de la Ruta de la Seda clàssica una estació de caravanes.



Avui la ciutat, amb la seva arquitectura estalinista, sembla una romanalla de l'època soviètica, adormida i provincial. Però el Kirguizistan és un país més obert, més democràtic i més liberal que els Estats veïns. Aquest imperi de nomades amb els seus 6 milions d'habitants té bones relacions amb Occident i amb la Xina i Rússia. El Kirguizistan pertany a l'Organització de Cooperació de Xangai i també a la Unió Econòmica Euroasiàtica, dominada per Moscou.

“Som un país pobre, atrapat entre les altes serralades del Tian Shan i del Pamir, sense sortida al mar”, diu Otorbàiev. Elogia les eleccions lliures al país i les qualifica d’“exemplars”, però critica la corrupció estesa entre les elits locals. “Per al comerç i el turisme, necessitem tota connexió possible amb l'exterior, fronteres obertes i vies de transport. Per això el projecte xinès de la Ruta de la Seda només ens pot ser beneficiós”.

Sent admiració pel fet que la Xina les últimes dècades hagi alliberat tantes persones de la pobresa absoluta com cap altre país havia fet mai. “Però la

Xina hauria de concedir més llibertat als seus ciutadans a l'interior del país. I no s'hauria de comportar a l'estranger com un elefant en una cristalleria”.

A Otorbàiev, amb formació de metge, li agrada analitzar la situació a la seva regió. Quan els xinesos aterren en un lloc, el procés és el següent: “Véuen amb la seva gent, primer de tot construeixen el que volen. Si després se'ls exigeix una autorització, subornen els responsables”. Però amb la llei del més fort econòmicament Pequín no podrà fer una política d'èxit a la llarga”. “Als xinesos els falta *soft power*, no entenen que per tenir èxit a llarg termini cal guanyar-se el cor de la gent”. Almenys alguns funcionaris d'alt rang del Partit Comunista escolten aquestes crítiques de Nazarbàiev. Això ja és un pas enda-

vant, però fins ara no ha tingut conseqüències.

### Un Pla Marshall a la xinesa

La nova Ruta de la Seda podria ser, en un cas ideal, el programa conjuntural més gran des del Pla Marshall, amb què els Estats Units van ajudar Alemanya després de la Segona Guerra Mundial. Rússia també s'hauria de beneficiar de la iniciativa. I Moscou en principi està interessada en una col·laboració més estreta amb la Xina: precisament necessita inversions per l'actual recessió. Tanmateix, al Kremlin regna la desconfiança envers una República Popular amb una autoconfiança creixent. Vladímir Putin creu que amb la iniciativa de la Ruta de la Seda Pequín afermarà la seva supremacia política.

→

## XINA HA INICIAT LA CREACIÓ D'UNA INSTITUCIÓ BANCÀRIA PER AL FINANÇAMENT, EL BANC ASIÀTIC D'INFRAESTRUCTURES I INVERSIONS



La Biblioteca Nacional de Bielorússia a Minsk. Més de deu mil treballadors forans hi han arribat des de la Xina els últims dos anys.

→ Allà on el projecte és molt ben rebut és a l'Iran i a Turquia. Quan al febrer va arribar el primer tren directe de la Xina a l'estació de Teheran, l'alegria era unànime. La República Popular ja fa temps que és el primer soci exportador de la República Islàmica, els iranians valoren molt la direcció política de Pequín, que des de l'Orient Llunyà els va proveir de productes d'alta tecnologia en temps de

altrament tan segur de si mateix, davant dels xinesos es mostra molt servicial. Això es pot ser degut al fet que actualment Turquia no té gaires amics en la política internacional. I l'economia del país també està en crisi, per això els diners xinesos els van molt bé. L'èxit més gran i més sorprenent de la nova Ruta de la Seda, però, és en una regió que la seva predecessora clàssica no tocava: l'est d'Europa.

farcits de carn de porc o pasta de mongeta. Als bars de karaoke de l'avinguda que fa la volta a la ciutat hi predomina el pop de Canton.

Només els últims dos anys han arribat més de 10.000 treballadors de la Xina, que després dels ucraïnesos són el segon grup més nombrós de treballadors estrangers. Des de fa poc Air China té un vol setmanal directe de Pequín a Minsk: un fet sorprenent, si tenim en compte que les dues ciutats estan a 6.500 quilòmetres de distància i que històricament i culturalment Bielorússia té unes relacions molt més estretes amb Rússia. La Unió russo-bielorussa és una aliança econòmica i de defensa, i en temps més bons alguns dirigents polítics de Minsk i Moscou fins i tot havien pensat en una fusió dels dos Estats.

Ara, però, els xinesos van guanyant terreny. No escatimen prestigi ni esforços, ni costos, per descavalcar els rivals comercials de Rússia i la UE. El president xinès, Xi Jinping, va fer una visita d'Estat a Minsk el maig del 2015. El seu homòleg bielorús, Alexander Lukaixenko, de 61 anys, va desplaçar-se a l'aeroport per re-

## LA RUTA DE LA SEDA PODRIA SER EL PROGRAMA CONJUNTURAL MÉS GRAN DES DEL PLA MARSHALL

les sancions i en gran part els va permetre exportar les seves matèries primeres sense obstacles. I encara ara que la majoria de restriccions econòmiques han estat aixecades, Teheran no vol apostar només per Occident; es diu que per als acords lucratius mantindrà la fidelitat amb la Xina.

De manera semblant ho veu Turquia. El president Recep Tayyip Erdogan,

### Minsk, Bielorússia

L'hotel de cinc estrelles més luxós de la capital de Bielorússia es diu Beijing ('Pequín'). És un edifici sumptuós, amb 180 habitacions i un centre de convencions per a 500 convidats: un projecte conjunt d'empreses de tots dos països. El restaurant més popular de Minsk també porta el nom d'una metròpoli xinesa; a la carta hi ha baozi, uns panets



Treballadors indis preparen una de les portes de la ruta comercial entre Xina i Índia, al port de Nathula, a més de 4.800 metres d'altitud.

collir personalment el convidat i donar-li la benvinguda amb pa i sal. Xi va crear aliances entre empreses, en els consells de les quals els xinesos com a mínim tenen una veu decisiva.

El més significatiu d'aquests grans projectes s'anomena "Gran Pedra". En un terreny proper a l'aeroport de Minsk s'hi estan urbanitzant uns 80 quilòmetres quadrats; el resultat serà un parc industrial. Es talen boscos i les excavadores caven fondo a la terra: la fase u del projecte "Gran Pedra" està en marxa.

"El temps són diners, l'organització és la vida", proclamen uns cartells de propaganda alts com una persona en rus, xinès i anglès. Gairebé tots els treballadors orientals treballen en aquest terreny, que a banda d'edificis d'empreses també acollirà escoles, hospitals i habitatges per a 170.000 persones. Ben a prop passa l'E30, que uneix Berlín amb Moscou. No s'ha de descartar que un dia aquesta carretera europea esdevingui una prolongació de la nova Ruta de la Seda que porti fins a Pequín.

Per molt important que sigui Bielorússia com a nou cap de pont en

aquesta regió per a Xi Jinping, el líder xinès no s'ho juga tota a una sola carta. El president va convidar el novembre passat 16 caps d'Estat i de Govern de l'est d'Europa a Suzhou; va ser la quarta cimera d'aquesta mena, que va tenir lloc en gran mesura sense la presència de mitjans occidentals. A la Xina, però, els diaris anaven plens d'aquella trobada de dos dies i es va celebrar com una fita de la nova Ruta de la Seda. I, com segurament esperaven els amfitrions, tots els europeus de l'est es va afanyar a agafar un tros del gran pastís, independentment de si així podien posar en perill interessos estratègics propis.

A diferència de l'Àsia central, on alguns projectes de moment només estan sobre el paper, en aquest cas ja hi ha molt de concretat. Així, Pequín es va posar d'acord amb Sèrbia i Hongria i finançarà una nova línia de tren exprés de Belgrad a Budapest; a Croàcia i Polònia es faran centrals hidroelèctriques amb participació xinesa; i a Lituània s'ampliarà el port de Klaipeda amb diners de Pequín. La República Txeca també somia una aliança estratègica privilegiada després de la

visita del president Xi Jinping a final de març del 2016. "Jo voldria que la República Txeca fos la porta d'entrada de la Xina a la Unió Europea", va dir el president Miloš Zeman en aquella ocasió. O serà la porta d'entrada d'una invasió?

Les empreses estatals xineses, més enllà de les inversions per la Ruta de la Seda, estan fent una gira comercial agressiva, sobretot en l'àmbit de la tecnologia punta. Al mateix temps, el Partit Comunista aïlla les empreses pròpies a la Xina amb proteccionisme enfront de la competència estrangera i així fa la vida impossible a les empreses occidentals. No es veu una estratègia comuna de la UE contra aquest tracte desigual. I tampoc no és gens unitària l'actitud europea davant el projecte xinès de la Ruta de la Seda.

A la UE l'acostament de l'est d'Europa a la potència econòmica de l'extrem orient es veu amb recel. "La culpa és nostra, si a Europa no parlem amb una sola veu", va dir Angela Merkel la tardor passada durant un viatge a Pequín. ●

Traducció d'Arnau Figueras