

JOSEP VICENT BOIRA

La dislocació de la geopolítica (del segle XX)

«De moment, el segle XXI ha sigut nefast per al model occidental». Així va començar la seua intervenció Pakaj Mishra, novel·lista i assagista, a Barcelona fa uns anys (Mishra, 2014). La frase, comentada per l'autor de manera crítica, no era seua. Pertanyia al llibre de John Micklethwait i Adrian Wooldrige *The Fourth Revolution* (2014) i certifica que les anàlisis geopolítiques sovint confonen els desigs (o els malsons personals) amb la realitat. D'aquella màxima inicial, podríem doncs derivar que el segle XX havia estat una centúria favorable a la «civilització occidental». Mishra no s'està de dir que si és així, caldria valorar també el fet que el mateix segle XX ha estat la centúria més violenta de tota la història de la humanitat. Tan sols per això, ja pagaria la pena no tancar la porta a noves configuracions mundials per al que ens resta de segle XXI.

La geopolítica és una ciència complexa en la qual haurien d'intervenir molts tipus de coneixements (Bárdos-Féltoronyi, 2015). Per una part, una geografia política que analitzés els estats en la seua dinàmica espaciotemporal. D'altra banda l'economia, que s'interessaria per les relacions monetàries, els fluxos d'inversió o el desplegament de les empreses multinacionals. També caldria recórrer a una anàlisi d'Estat Major, que estudiés la composició de les forces armades i els interessos del domini terrestre i naval. Sense oblidar la diplomàcia, amb un capítol destinat

Josep Vicent Boira (València, 1963) és catedràtic de Geografia Humana a la Universitat de València. Ha desenvolupat una prolongada activitat en favor de l'euroregió mediterrània, contra l'esquema radial de comunicacions i a favor del corredor Mediterrani. Autor, entre altres, d'*Euram 2010. La via europea* (2002), premi Joan Fuster, *La Commonwealth catalanovalenciana* (2010), premi Trias Fargas, *València. La Ciudad* (Tirant lo Blanch, 2011) i *La tormenta perfecta* (RBA, 2012). A hores d'ara és comissionat del Govern espanyol per al Corredor Mediterrani



a mostrar les tàctiques de negociació, o la politologia, que ens explicaria els continguts que cada societat atorga a conceptes bàsics com poder, democràcia, participació, llibertat o sistema de representació. En aquest article no tinc possibilitat d'abordar el que ha passat en el camp de les relacions internacionals en els darrers cinquanta anys des d'aquesta perspectiva complexa de la geopolítica, però sí que em voldria acostar a alguns trets associats a la meua trajectòria acadèmica i professional més recent.

DE PERPLEXITATS I LES SEUES CONSEQÜÈNCIES

Cinquanta anys són suficients perquè els canvis socials i econòmics que es produeixen al si d'una societat afecten la psicologia d'una persona. I en part pense que molts episodis que estem vivint avui es deuen a la perplexitat davant la magnitud de les transformacions que s'estan produint. De canvis i transformacions n'hi ha hagut molts al llarg de la història, però potser ara es conjuguen tres condicions que no s'havien produït abans. En primer lloc, una dimensió temporal accelerada: la velocitat de les transformacions en tots els àmbits és espectacular. En segon lloc, l'alteració substancial i irremeiable dels equilibris mundials entre àrees geogràfiques i continents per raons demogràfiques i productives. I, en tercer lloc, però no per això menys important, un trasbals ideològic, ço és, l'afebliment de la tradicional fortalesa que a Occident havia tingut un pensament de falsa seguretat en el progrés indefinit i il·limitat, tant del sistema d'estat-nació com de la democràcia liberal o, en qualsevol cas, d'una de les dues ideologies occidentals, el socialisme i el capitalisme (Mishra, 2014). Al meu parer, la conjunció d'aquest triple fenomen caracteritza el període 1968-2018 i es troba en l'arrel de moltes de les reaccions que avui estem vivint. El ja esmentat Mishra ho resumeix de manera excel·lent: «les elits angloamericanes [...] es veuen formidablement recompensades pel fet de viure eternament en el segle XX, quan l'Occident liberal i democràtic va esclafar els seus enemics més malintencionats» (Mishra, 2014: 31). Viure eternament en el segle XX. Aquest és el pecat original d'Occident i no sols de les elits angloamericanes, com s'ha vist en els recents moviments populistes arreu de la Unió Europea. La pretensió no sols és que siga vana, el pitjor és que és errònia. Per una part, sembla del tot irrealitzable viure en un temps present exactament igual que es vivia en el passat, sobretot amb els canvis assenyalats. Però és encara pitjor pensar que es pot viure pendent del temps quan la variable que caracteritzarà el segle XXI ja no és la temporal, sinó l'espacial. D'ací que Occident s'enganye dues vegades: la primera intentant sostenir els esquemes ideològics del segle XX —concedim que alguns d'ells benintencionats i nascuts de l'experiència antifeixista— i la segona suposant

que la clau de volta del món actual és la gestió del temps i no de l'espai (o no, almenys, de l'espai-temps).

En termes teatrals podríem dir que gran part d'Occident està intentant allargar els diàlegs d'una obra en la qual el teló ja ha caigut, però sense adonar-se'n que no sols ha començat una nova peça (en altres llengües), sinó que ho ha fet en un altre escenari.

DE LA SOCIETAT EN XARXA A LA CADENA DE VALOR GLOBAL

Des dels anys 80 i 90 del segle XX, molts acadèmics han anat advertint dels canvis que s'estaven produint al món. Canvis substancials en el canemàs territorial i espacial que sustenta la vida econòmica, social i cultural. L'aparició de nous conceptes com «ciutat mundial», «societat-xarxa», «economia de l'arxipèlag», els «no-llocs», etc., testimoniaven les transformacions incipients de l'escenari espacial global que no han deixat de madurar als darrers anys amb nous termes, com ara «ciutats-regió», «megalòpolis» o «mega-regions». Tot això, directament o indirecta, han comportat haver de redefinir els conceptes clàssics del XX com sobirania, estat, lloc, frontera, nació, regió... Però entre totes les noves articulacions espacials, hi ha dues que no haurien de passar desapercebudes i que certifiquen els canvis respecte del 1968: la cadena de valor global (CVG) i allò que gose batejar com la «Internacional de la mobilitat global» (IMG).

La gran novetat economicoespacial del segle XXI ha estat l'aparició i consolidació d'importants cadenes de subministrament. Avui, qualsevol producte manufacturat empra components que creuen diverses vegades nombroses fronteres. El món està muntat sobre els moviments continus i sense descans de peces de diferent procedència i origen en una xarxa de cadenes de valor global que sustenten l'economia global. És cert que aquestes CVG contenen en si mateixes elements d'injustícia social i econòmica (Wade, 2018), però és ben difícil imaginar un món sense elles. Com ha argumentat recentment González (2018), el proteccionisme que ara defensen alguns països occidentals afectaria seriosament aquestes CVG amb el conseqüent augment del cost del producte per al consumidor, un creixement de la inflació i la caiguda de la competitivitat. Caldrà esperar un poc i observar si els plans del president Donald Trump de retornar el múscul fabril als Estats Units mitjançant el proteccionisme aranzelari i els obstacles al comerç mundial reeixiran o no. Gose vaticinar que les possibilitats d'èxit són reduïdes perquè en la mateixa essència de l'economia americana és troba el fet del consum massiu de baix cost. Foren els americans (i no els xinesos) que l'inventaren! Wal-Mart n'és la prova. Molt abans que les grans factories xineses produïren enormes quantitats d'objectes seriat a

baix preu per al consum massiu, Sam Walton va crear un imperi a partir d'una petita botiga a l'estat d'Arkansas (Atlas de *Le Monde Diplomatique*, 1995: 56). Avui, la cadena Wal-Mart disposa d'11.620 tendes a tot el món, ocuparia la posició 19 en el rànquing mundial d'estats si férem equivaldre les seues xifres de negoci a PIB, té 2,3 milions d'empleats i cada minut guanya 34.895 dòlars.¹ Però més interessant encara és observar que avui el 80% dels proveïdors dels productes de Wal-Mart són... a la Xina! Tot i que la poderosa cadena americana no s'ha pogut (ni ha volgut) resistir a l'*America First* de Trump (Sam Walton, el seu fundador, fou condecorat per George Bush el 1992 i figurava entre els més fidels patrocinadors del Partit Republicà) i el mes d'agost de 2018 va demanar als seus subministradors que cercaren productes més enllà dels fabricats a la Xina,² serà difícil convèncer els seus cent milions de consumidors setmanals que han de pagar més per un mateix producte o que s'han de limitar a l'estoc de productes *made in America* quan, amb les plataformes digitals, poden tenir a casa el producte desitjat des de qualsevol part del món.

Però junt amb la CVG, cal considerar un altre fenomen que el 1968 no existia: allò que denomine la «Internacional de la mobilitat global» (IMG). El concepte és una derivació de la intuïtiva crònica que el periodista Eduardo Magallón va publicar a *La Vanguardia* el 23 de juliol de 2018 amb un títol ben cridaner: «La vaga global aflora»,³ on es relatava l'episodi de les vagues que els treballadors de Ryanair, Amazon i Deliveroo estaven protagonitzant aquell estiu. Totes tres companyies, paradigma de la mobilitat global de productes i de persones, s'enfrontaven a decidits moviments sindicals que penetraven per primer cop la cuirassada pell de les companyies apàtrides i globals. El sindical era un pas necessari que havia de venir després de la contundent aposta del consumidor del segle XXI per aquesta nova *Internacional*, no menys revolucionària que l'original.

La gran pregunta, doncs, és si els ciutadans del món (especialment els qui tenen capacitat econòmica, com ara els occidentals, però cal ser conscients que ja n'han arribat d'altres, com els asiàtics) estaran disposats a renunciar als avantatges que els aporten les CVG i la IMG a canvi de continuar «vivint eternament en el segle XX». I més encara quan el «seu» segle XX no ha estat, especialment, afavoridor per als interessos de les societats no occidentals. Sembla evident que totes dues coses són incompatibles. O espai o temps.

¹ <<https://www.statisticbrain.com/wal-mart-company-statistics/>>

² <<https://www.cnbc.com/2018/08/18/walmart-asks-some-beauty-suppliers-to-consider-sourcing-outside-of-china.html>>

³ <<https://www.lavanguardia.com/economia/20180723/451043211735/huelga-internacional-ryanair-amazon-deliveroo.html>>

DISLOCACIONS GLOBALES EN LA COMPRESIÓ DEL MÓN

La perplexitat —no exempta d'una desemparança ideològica d'alternatives— amb què el món occidental ha contemplat les dinàmiques econòmiques i espacials d'aquests darrers cinquanta anys, junt amb la construcció d'unes relacions espacials d'abast global i de caire econòmic, han conduït a tota una sèrie de dislocacions en l'escenari de la geopolítica mundial que no eren fàcils de preveure el 1968.

En aquells anys, el comerç entre la Xina i els Estats Units no arribava als 2.000 milions d'euros. El 2010, ja n'era de 460.000. I el 2014, el PIB de la Xina superava el dels Estats Units en paritat de poder adquisitiu. Segons un informe de PwC, el 2030 el PIB xinès serà un 12% més alt que el nord-americà a preus de mercat i un 62% en paritat de poder adquisitiu. El 2050, aquests percentatges arribaran a ser el 46% i el 70% respectivament (Bregolat, 2018). Si ampliem l'esguard, observarem que aquest no és només un enfrontament entre dos, sinó un fenomen global: si el 1980, els Estats Units i l'Europa occidental eren responsables del 50% de la producció mundial, mentre l'Índia i la Xina en representaven tan sols el 5%, no caldrà esperar massa (tan sols fins 2023) per tal que, segons les previsions del Fons Monetari Internacional, les economies índia i xinesa arriben al 28% de la producció global i ultrapassen la quota conjunta euro-nord-americana (González, 2018). Poc després, el 2050, també l'Índia haurà superat en PIB-PPPs als Estats Units, mentre Indonèsia i Brasil hauran desbancat, al seu torn, el Japó i Alemanya com a quarta i cinquena potència mundial (Law, 2018).

Aquestes dades mostren dues coses que sembla que els analistes que volen continuar «vivint eternament en el segle XX» no volen reconèixer: la importància del multilateralisme del món emergent i l'enorme poder del comerç com a ordenador mundial. I quan dic comerç, parle també del turisme, perquè aquest no deixa de ser un comerç d'experiències i sensacions. Comerç i turisme al segle XXI serien impossibles sense un mecanisme ocult que sovint es menysté: les xarxes de connectivitat i de transport, físic i digital, que han revolucionat la geografia mundial els darrers decennis. Tots aquests fenòmens estaven absents —o si més no, molt disminuïts—, el 1968.

Per això, al meu parer, la Unió Europea faria bé d'assumir dos principis que dominaran l'escenari geopolític imminent: el multilateralisme, per una banda, i el paradigma de la connexió, per l'altra. En poques paraules i com ha defensat Gowan (2018), una UE forta hauria de ser el principal defensor del multilateralisme, reconeixent que el món bipolar de la postguerra mundial s'ha acabat per sempre, i participant també activament en la construcció d'una xarxa de connexions glo-

bal. Per això Europa no hauria de menystenir la importància del comerç com a «estabilitzador» mundial assentat en una xarxa física i digital que uneix territoris en un paradigma de connectivitat. El darrer número de la revista *Política Exterior* (núm. 184) es titula justament «Comerç i poder» perquè al segle XXI, aquesta serà una relació privilegiada i no només per un motiu de transacció monetària o de balanços econòmics sinó precisament perquè el comerç del segle XXI estarà (està) bastit sobre una densa xarxa de connexions físiques i digitals de tot tipus. Negar el primer equival a negar la segona i vice-versa. Així podem concloure que el comerç global (i la seua cara oculta, la xarxa de transports i comunicacions) no serà sols part *del* poder, serà *el* poder. Veterans analistes geopolítics nord-americans, com ara George Friedman al seu llibre *Els pròxims 100 anys* (2010), no acaben de copsar aquesta novetat. En el llibre citat, Friedman exposa una teoria del poder assentada en quatre «realitats bàsiques»: la geografia, la demografia, la tecnologia i la cultura. I rebla el clau amb una afirmació que ben bé podia haver estat formulada el 1968: «Aquests elements definiran el poder americà, que al seu torn definirà el segle XXI» (Friedman, 2010: 81). No cal dir que la geografia, la demografia, la tecnologia i la cultura seran cabdals, però a aquesta exposició estàtica li manca la dinàmica espacial que sustenta el nou comerç del segle XXI: les xarxes globals físiques i digitals i, més concretament, el control de les CVG i de la IMG. Potser per això en aquell llibre, Friedman menystenia la Xina com «un tigre de paper», i literalment no s'estava d'afirmar que aquell país era com el Japó «però amb esteroides» (Friedman, 2010: 144). Friedman i molts com ell no volen entendre que la propera guerra mundial es lliurarà amb bons i no amb bombes (*with bonds not bombs*), com assegura Aaron Klein (2018) amb un joc de paraules que perd una mica amb la traducció. El camp de batalla del segle XXI serà el comerç, els mercats de capital i les finances. I, atenció, el control de les xarxes de comunicació i transport globals.

THE RAILWAY DIPLOMACY VS. THE GUNBOAT DIPLOMACY

La Xina és un estat amb una fortíssima concepció territorial. No debades el seu nom, en xinès, és *zhong guo*, literalment 'el país del centre'. El pictograma que representa la Xina és un quadrat travessat pel mig per una línia meridiana. Amb un nom així no és estrany que foren els inventors de la brúixola i que la cartografia xinesa es desenvolupés de manera més precoç que l'occidental. Aquest sentit espacial de l'existència ha fet que la Xina estiga reformulant l'estratègia nord-americana posterior a la Segona Guerra Mundial (el Pla Marshall, per exemple) amb molta més sensibilitat cap als entorns que aquella. I augurem que amb un èxit notable. Avui, la

coneguda com a *Belt and Road Initiative* (BRI)⁴ o també OBOR (*One Belt, One Road*)⁵ llançada pel president Xi Jinping el 2013, sembla voler emular la política americana de fa setanta anys en alguns dels seus principis. En primer lloc, totes dues comparteixen el fet de ser clares iniciatives de caire geopolític. En segon lloc, ambdues presten una especial atenció a Europa (occidental en el cas americà, oriental en el cas xinès) i finalment pretenen d'alguna manera assegurar les «perifèries» respectives (Amèrica Llatina i Àsia, en el cas dels Estats Units; Corea, Taiwan i les regions de l'ASEAN avui).

La Belt and Road Initiative de la Xina és una iniciativa de connectivitat global i d'inversió massiva en infraestructures mitjançant les connexions de trens de mercaderies i de punts de càrrega del comerç transcontinental, vies ràpides d'alta velocitat ferroviària, adquisició de terminals estratègiques i inversió en ports i aeroports (Alonso, 2018). En resum, un mapa que pot redissenar el món. Alguns exemples en serien la concessió el 2008 per 35 anys a COSCO (China Ocean Shipping Company, una empresa estatal de la República Popular de Xina) del port grec del Pireu o l'acord signat pel primer ministre xinès Li Keqiang el 2014, després d'una visita a Belgrad, per finançar un tren d'alta velocitat entre Budapest i la capital sèrbia, primer pas d'una xarxa ferroviària ràpida que hauria d'estendre's fins a Grècia. Aquest acord se sumava als signats amb Romania i Moldàvia per iniciar les obres d'un altre tren d'alta velocitat, als estudis per connectar Bar (a Montenegro) amb la frontera de Sèrbia o als trens que uneixen, per exemple, la ciutat de Chengdu (capital de la província de Sichuan, situada al sud-oest de la Xina i amb una població d'uns 10 milions d'habitants) amb Polònia en 12 dies, quan avui un vaixell en triga 45. Aquesta nova xarxa ferroviària est-oest no és ciència-ficció. El 2014, 308 trens operaren entre la Xina i Europa unint Zhengzhou amb Hamburg (10.214 km en 15 dies), Wuhan amb Lodz (10.863 km en 15 dies) o Chongqing i Duisburg (10.769 km en 16-18 dies).

Amb iniciatives com aquestes, la Xina llançava la *railway diplomacy*⁶ que, tot siga dit, a efectes d'estabilitat i pau mundial, em sembla molt més apropiada que aquella altra que els països occidentals practicaren justament contra la Xina durant la fase àlgida del seu imperialisme al segle XIX: la *gunboat diplomacy*, la diplomàcia de la canonera. Amb quina facilitat s'autoperdona Occident els seus pecats!

⁴ Una explicació prou completa pot trobar-se al web del Banc Mundial: <<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>>

⁵ <https://elpais.com/elpais/2018/05/02/opinion/1525259890_439074.html>

⁶ <<https://jamestown.org/program/chinas-railway-diplomacy-in-the-balkans/>>

Àfrica és un cas emblemàtic d'aquella diplomàcia: tan sols entre 2015 i 2016, la Xina va invertir en aquest continent 27.000 milions de dòlars en infraestructures (ICA, 2017). Els 6.413 milions de dòlars invertits per la Xina el 2016 contrasten amb els zero euros dels Estats Units de Nord-Amèrica (abans de Donald Trump!). En general, Àsia és la gran aportadora de fons a les xarxes de transport, logística i abastiment del continent africà: el 2016, quasi 10.000 milions de dòlars van arribar d'aquella destinació, mentre els fons d'Europa en sumaren 6.500. El ferrocarril Etiòpia-Djibuti (750 km), la segona línia electrificada africana, que va començar a circular el 2016 per a mercaderies i el 2017 per a passatgers, n'és un bon exemple. Com un símbol de la geopolítica mundial, aquesta línia substitueix el desaparegut servei ferroviari d'origen francès que tenia més de cent anys. Els 4.200 milions de dòlars que ha costat la línia han concedit a la Xina la gestió durant els cinc anys següents a la inauguració, per passar després a la Railway Academy of Ethiopia (ICA, 2017: 74). No debades, a la recent cimera del Fòrum de Cooperació Xina-Àfrica (FOCAC), celebrat a Beijing a començaments del mes de setembre del 2018, el president Xi Jinping va dir textualment: «Donem la benvinguda als països africans a bord del tren exprés del desenvolupament xinès». La frase no era solament una senzilla metàfora ferroviària.

Avui, la BRI —com va fer al seu dia, per exemple, el Pla Marshall—, té dues funcions evidents. D'una banda, una pràctica, com assegurar la connexió de les cadenes de valor que tenen la Xina com a origen (exportació) o destinació (importació) i millorar la seua seguretat i posició dins el mercat global, però també té una funció simbòlica en difondre pel món el caràcter modern d'una nova Xina, amb un *made-in-China 2.0* (en expressió del bloguer TJMa),⁷ un país que ja no es limita a exportar productes barats, sinó que és capaç de vendre a Europa i a la resta del món trens d'alta velocitat.

La resposta de la Unió Europea a la BRI o OBOR ha estat, al meu entendre, encertada. En primer lloc, a mitjà termini (2023) es planteja considerar el mapa derivat de la iniciativa xinesa en associació amb l'estratègia europea de xarxes de transport i comunicació, coneguda com TEN-T Network (Trans-European Transport Network).⁸ Alain Baron, membre del DG MOVE (una mena de Ministeri de Foment de la Comissió Europea) no s'ha estat d'assegurar (juny 2018) que: «Quan reconside-
rem la xarxa global ferroviària [de la Unió], hauríem d'observar les possibilitats

⁷ <<https://pandapawdragonclaw.blog/2018/05/04/journey-to-the-west-what-china-tells-itself-about-the-belt-and-road-initiative/>>

⁸ <<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm>>

que la Belt and Road Initiative ens està oferint».⁹ Fet i fet, al juliol de 2015, la Comissió Europea havia llançat ja la coneguda com EU-China Connectivity Platform, que havia de permetre a les parts interessades de la UE i la Xina bastir iniciatives conjuntes sobre una sinergia entre els projectes d'aquesta nova Ruta de la Seda i els que hi eren a la cartera de la Unió. Al juliol de 2018, dins la vintena cimera UE-Xina,¹⁰ un dels temes tractats fou aquest i en concret, la Unió va presentar una llista d'infraestructures per a ser considerades dins el marc d'aquesta iniciativa conjunta. Una lectura atenta dels projectes¹¹ dibuixaria una geopolítica pròpia de la Unió —dins la reorientació mundial cap al gegant asiàtic—, molt aclaridora, especialment per la importància atribuïda al Corredor de la Mar del Nord i Bàltica, les línies de mercaderies per Hongria, Croàcia i Sèrbia, i les inversions als Balcans i a Eslovàquia i Bulgària. La Mediterrània —cosa ben preocupant— no apareix en cap projecte estratègic europeu presentat a la Xina en aquesta cimera.

GEOPOLÍTICA DISLOCADA

D'aquesta manera i amb aquestes iniciatives, es pot entendre millor la idea —defensada pel mateix *establishment* xinès—, que el gran «estabilitzador» mundial i el gran defensor del comerç global és avui la Xina, mentre que els Estats Units sembla que estiguen jugant perillósament amb una caixa de mistos al costat d'un bidó de gasolina. Aquesta inversió de papers altera substancialment la geopolítica emanada dels anys seixanta i setanta del segle passat, que atorgava el paper subversiu a règims «euro-asiàtics» (en l'ampli sentit de la paraula) i deixava els Estats Units com a garant de la llibertat de moviments. Avui és la República Popular de Xina qui s'autoeigeix en la força dominant que tracta de preservar l'ordre econòmic mundial, el garant de l'estatu quo. No podem oblidar la declaració del president Xi al World Economic Forum de Davos del 2017: «we should adapt to and guide economic globalization, cushion its negative impact, and deliver its benefits to all countries and all nations».¹² Guiar la globalització...

A diferència de 1968, avui el lliure mercat global ja no va de la mà del neoliberalisme de matriu occidental. Aquesta dislocació ha alterat substancialment el

⁹ <<https://www.railfreight.com/policy/2018/06/11/ten-t-should-be-revised-looking-at-the-belt-and-road-initiative/>>

¹⁰ <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-4521_es.htm>

¹¹ <<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-european-transport-infrastructure-projects.pdf>>

¹² <<https://america.cgtn.com/2017/01/17/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economic-forum>>

panorama geopolític mundial, si més no des de la crisi de 2008. De retruc, l'alttermundialisme ha trobat de sobte uns aliats incòmodes i desacomplexats: els líders de l'aïllacionisme, del neoproteccionisme i de l'autarquia capitalista (una contradicció entre termes, tot siga dit). D'aquesta manera, a les tradicionals categories en què Ulrich Beck (2008) havia dividit els enemics del globalisme (el proteccionisme «negre», «roig» i «verd») caldria sumar-ne ara una altra: el proteccionisme «blau», aquell sector del neoliberalisme que s'oposa avui al lliure comerç mundial i que exigeix aixecar aranzels externs, tot i que dins les seues fronteres fomenta el capitalisme més dur. De manera paradoxal, el proteccionisme «roig» (protagonitzat pels defensors de l'estat social d'esquerres) i el «verd» (que veia en l'Estat l'únic fre a la destrucció ecològica massiva derivada de la globalització) han estat ultrapassats en capacitat mediàtica i política pel «blau».

Hem d'estar molt atents a la segona fase per la qual aviat transitarà «l'economia socialista de mercat» de la Xina i les indubtables repercussions geopolítiques que tindrà. Si la primera fase (la globalització continuada dels intercanvis i la fortíssima exportació xinesa) va causar la descomposició de la indústria manufacturera de la majoria de països occidentals (Halimi i Rimbart, 2018), el mapa global pot tornar a canviar. Aquesta nova etapa ja s'ha iniciat amb la massiva urbanització de la població asiàtica i en particular de la Xina. Tan sols en aquest país, la població urbana s'ha quintuplicat en els passats 40 anys, arribant a representar ja 831 milions d'habitants. Aquesta fortíssima urbanització de la societat xinesa farà que el 2030, pràcticament un de cada cinc residents urbans del món visca a Xina. Una societat urbana serà, per definició, una societat consumidora. I la Xina esdevindrà un país, també, importador. Fet i fet, el novembre de 2018 tindrà lloc a Xangai la China International Import Expo. La secció de comerç de mercaderies inclourà sis àrees expositives: equip intel·ligent d'alta gamma, electrònica de consum i electrodomèstics, automòbil, roba, accessoris i béns de consum, productes agroalimentaris, equipament i productes mèdics, amb una superfície total de 180.000 m², mentre la secció de comerç de serveis inclou serveis turístics, tecnologies emergents, cultura i educació, disseny creatiu i serveis de subcontractació, amb una superfície total de 30.000 m². Poc se'n parla d'aquesta segona fase i de les seues conseqüències, però potser ens trobem el 2018 a les portes d'un nou canvi d'era. Un canvi tan difícil de predir com el que devers el 1968 ni tan sols s'albirava i que cinquanta anys després és ja una realitat, ens agrada o no. El món canvia i cal habitar-lo en el temps que toca i amb la gestió de l'espai que cal.

El 22 d'octubre de 1987, al Houston Grand Opera (Texas), John Adams estrenava l'òpera *Nixon a la Xina*, inspirada en el viatge que el 1972 el president

nord-americà va fer a aquell país per primer cop. El primer acte acabava amb una frase del baríton que interpretava Richard Nixon: «Everyone, listen; just let me say one thing. I opposed China, I was wrong». Potser serà aquest el lema dels propers cinquanta anys en la geopolítica mundial. ◀

BIBLIOGRAFIA

- ALONSO, F. (2018): «Iniciativa Indo-Pacífico», *Política Exterior*, 184, pp. 116-127.
- BÁRDOS-FÉLTORONYI, N. (2015): *Comprendre la géopolitique*, Brussel·les, Coleur Livres, 118 pp.
- BECK, U. (1998): *Qué es la globalización*, Barcelona, Paidós, 299 pp.
- BREGOLAT, E. (2018): «Carta de China: ¿guerra económica con EEUU?», *Política Exterior*, 184, pp. 8-13.
- DURAND, M.-F. et al. (2008): *Atlas de la Globalización. Comprender el espacio mundial contemporáneo. Dossier especial China*, València, PUV.
- El Atlas de Le Monde Diplomatique*, 1995, 194 pp.
- El Atlas de Le Monde Diplomatique*, 2012, 194 pp.
- FRIEDMAN, G. (2010): *Los próximos cien años*, Barcelona, Destino, 369 pp.
- GONZÁLEZ, A. (2018): «Un comercio global más eficiente, legítimo y justo», *Política Exterior*, 184, pp. 40-51.
- GOWAN, R. (2018): «Carta de Europa: la UE en la ONU tras el Brexit», *Política Exterior*, 184, pp. 22-27.
- HALIM, S.; P. RIMBERT (2018): «Liberales contra populistas, una división engañosa», *Le Monde Diplomatique en español*, setembre, pp. 24-25, en línia: <<https://mondiplo.com/liberales-contra-populistas-una-division-enganosa>>.
- ICA (2017): *Infrastructure Financing Trends in Africa-2016*, The Infrastructure Consortium for Africa, en línia: <https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2016/Infrastructure_Financing_Trends_2016.pdf>.
- KAPLAN, R. D. (2013): *La venganza de la geografía*, Barcelona, RBA, 478 pp.
- KLEIN, A. (2018): «Economic warfare: four takeaways from being in China when the trade war started», *Brookings*, en línia: <<https://www.brookings.edu/blog/up-front/2018/07/31/economic-warfare-four-takeaways-from-being-in-china-when-the-trade-war-started>>.
- LAW, D. (2018): «Three scenarios for the future of geopolitics», *Geo-economics of World Economic Forum*, en línia: <<https://www.weforum.org/agenda/2018/06/david-law-global-futures-3-scenarios/>>.
- MISHRA, P. (2014): *El nou desordre mundial*, Barcelona, CCCB, 61 pp.
- WADE, R. (2018): «La globalización: ¿emancipación o esfuerzo», *Política Exterior*, 184, pp. 52-6.